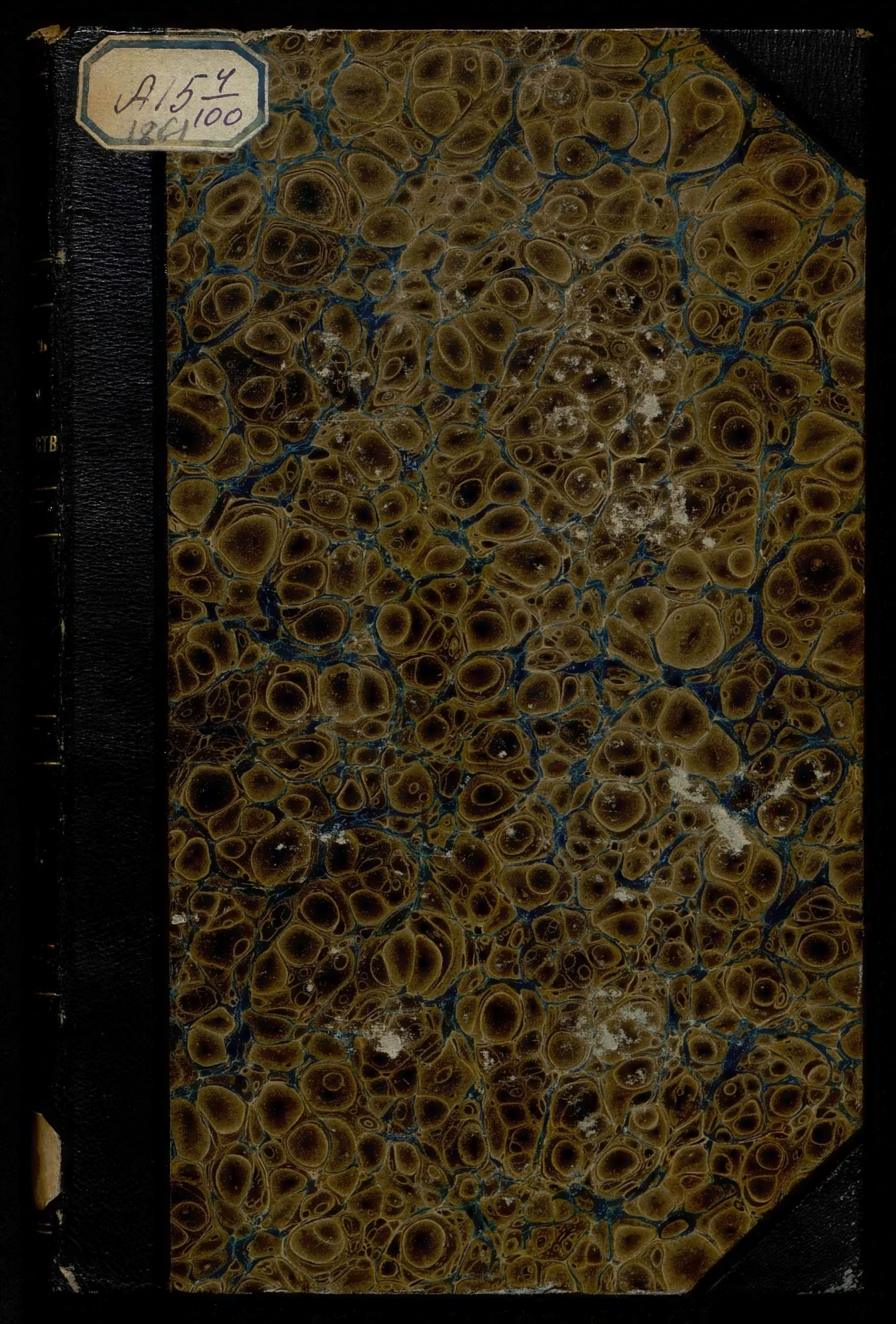
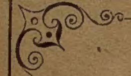
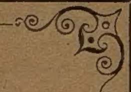


А15 4/100
1861
СТВ

A XV 4/100

ОТЧЕТЪ

О ДѢЙСТВІЯХЪ

КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНАГО ДЕПАРТАМЕНТА

МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА

ЗА 1861 ГОДЪ.

(Приложеніе къ № 6 Морскаго Сборника.)

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.
1862.

ОТЧЕТЪ

О ДѢЙСТВІЯХЪ

КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНАГО ДЕПАРТАМЕНТА МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА

ЗА 1861 ГОДЪ,

ПРЕДСТАВЛЕННЫЙ

КОНТРЪ-АДМИРАЛОМЪ ВОЕВОДСКИМЪ

2 МАРТА 1862 ГОДА.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ВЪ ТИПОГРАФІИ ИМПЕРАТОРСКОЙ АКАДЕМІИ НАУКЪ.

1862.



Печатано по распоряженію Морскаго Министерства.



ОГЛАВЛЕНИЕ.

	СТРАНИЦЫ ОТЧЕТОВЪ			
	1861.	1860.	1859.	1858.
ОТДѢЛЪ XI.				
О мѣрахъ, принятыхъ къ успѣшному введенію въ дѣйствіе новаго положенія, объ управленіи Морскимъ Вѣдомствомъ и вообще по дѣлопроизводству.				
Объ упрощеніи сношеній между Департаментомъ и С. Петербургскою конторою надъ портомъ	341—342	—	—	—
О составленіи инструкцій	342—345	239 и 272	—	—
О личномъ составѣ Департамента и числѣ бумагъ	346	243 и 244	152	42—44
—				
ОТДѢЛЪ XII.				
О мѣрахъ и распоряженіяхъ, состоявшихся въ 1861 году, по Департаменту, къ улучшенію кораблестроительной части и о надобностяхъ, предстоящихъ въ семъ отношеніи.				
О правилахъ, коимъ должны слѣдовать при производствѣ конопатныхъ работъ	347	—	—	—
О замазкѣ подъ кольца и планки заклепныхъ болтовъ	348	—	—	—
О мѣдныхъ рулевыхъ петляхъ, съ выемными штырами, по системѣ Капитана Англійской службы Лигу	349	—	—	—
О крѣпленіи громоотводовъ системы Гарриса заершенными мѣдными гвоздями	349	—	—	—
Объ изданіи спецификацій желѣзныхъ броненосныхъ судовъ	350	—	—	—
О изданіи книги подъ заглавіемъ «Руководство къ мачтовому искусству»	350			
О снабженіи судовъ водолазными аппаратами, системы Гейнке	351	—	—	—
О снабженіи судовъ зимними тентами	351			
О снабженіи судовъ спасительными пробковыми кольцами	352	—	—	—

ОТДѢЛЪ I.

О КОРАБЛЕСТРОЕНІИ.

НАЛИЧНОЕ ЧИСЛО СУДОВЪ.

Въ 1861 году всѣхъ судовъ, считая въ томъ числѣ и строящіяся, было:

Паровыхъ судовъ:

Кораблей		9
Фрегатовъ		12
Корветовъ		22
Клиперовъ		12
Броненосныя	баттарея	1
	канонирская лодка	1
Канонирскихъ лодокъ		79
Пароходо-фрегатовъ		8
Яхтъ		2
Шкунъ		25
Военныхъ транспортовъ		9
Малыхъ пароходовъ		55
Паровыхъ барказовъ и катеровъ		13
		более противу 1860 г.
Итого	248	— 9

На этихъ судахъ, въ общей сложности:
паровыхъ нарицательныхъ силъ. 37.007
орудій 2.387

Парусныхъ судовъ:

Кораблей	9
Фрегатовъ	5
Корветовъ	3
Бриговъ	3
Шкунъ	13
Тендеровъ	2
Транспортовъ	13
Яхтъ.	12
Гребныхъ канонирскихъ лодокъ . . .	2

менѣе противу 1860 г.

Итого . . . 62 — 9

На нихъ орудій. 1.314

Всего же паровыхъ и парусныхъ
судовъ. 310
На нихъ орудій 3.701

Кромѣ того три плавучихъ дока и значительное число портовыхъ и ластовыхъ судовъ разныхъ наименованій.

Въ 1861 году, въ число паровыхъ судовъ прибыли: транспортъ «Красная Горка»; шкуны: «Сахалинъ» и «Алеутъ»; пароходы: «Кура», «Сунгача», «Усури», «Ижора», «Славянка» и пассажирскій пароходъ по образцу п. «Стрѣльна»; два барказа; броненосная блиндированная баттарея и таковая же канонирская лодка «Опытъ»; а выбыли: фрегатъ «Аскольдъ», пароходо-фрегатъ «Отважный» и шкуны «Казакъ» и «Туркменъ». Изъ парусныхъ же судовъ: прибылъ транспортъ «Гилякъ», а убыли: корабль «Андрей», фрегатъ «Аврора», бриги: «Антеноръ» и «Агамемнонъ», шкуны: «Тарантулъ», «Змѣя», «Стрѣла» и «Градъ», люгера: «Ораніенбаумъ» и «Петергофъ», Тендеръ «Єнапопъ» и транспортъ «Кура» (обращенъ въ паровое судно).

На основанiи 3-го пункта 70 § Общаго Образованiя Управленiя Морскимъ Вѣдомствомъ, къ обязанностямъ Кораблестроительнаго Департамента относится содержанiе флота въ опредѣленномъ комплектѣ.

Въ 1861 году кораблестроенiе производилось въ С.-Петербургѣ, Кронштадтѣ, на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ, въ Архангельскѣ, въ Астрахани, въ Николаевѣ, на Камско-Воткинскомъ заводѣ, въ Финляндiи и за-границею: въ Швецiи, Бельгiи, Гамбургѣ и Англiи.

Всего строилось:

Паровыхъ судовъ	38
Парусныхъ судовъ (транспортъ Гилякъ)	1
Плавучихъ доковъ	1
Итого	40

Сверхъ того гребныя и грузовыя суда.

Купленъ же винтовой траспортъ «Красная Горка», съ машиною въ 80 силъ и желѣзная грузовая парусная баржа.

Изъ числа упомянутыхъ 38 паровыхъ судовъ, въ 1861 г. 10—начаты постройкою, 25 спущены на воду и 15 окончательно отдѣланы и вооружены.

Болѣе подробныя свѣдѣнiя о ходѣ кораблестроенiя въ 1861 г., излагаются вслѣдъ за симъ, при обозрѣнiи обстоятельствъ постройки каждаго судна.

С.-ПЕТЕРБУРГСКIЙ ПОРТЪ.

А. СУДА, СПУЩЕННЫЯ НА ВОДУ ВЪ 1861 г.

1) **51-пушеч. фрегаты «Дмитрiй-Донской» и Александръ-Невскiй»** *).

*) Какъ многiя распоряженiя по постройкѣ одного изъ этихъ фрегатовъ относились и до другаго, то признано болѣе удобнымъ изложить обстоятельства, сопровождавшiя постройку этихъ фрегатовъ въ 1861 г., въ одной статьѣ.

Фрегаты строились: «Дмитрій-Донской» — на Галерномъ островкѣ, а «Александръ-Невскій» на Охтѣ. Спущены на воду, въ присутствіи г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, первый — 9-го Сентября, а второй — 21-го Сентября и отведены въ Кронштадтъ, на корабельномъ гидравлическомъ плавучемъ докѣ, для окончательной отдѣлки, установки механизмовъ и вооруженія, «Дмитрій-Донской» 18-го Сентября а «Александръ-Невскій» 30-го Октября.

По спускѣ на воду, углубились:

	Дмитр. Донск.	Алекс. Невск.
Ахтеръ-штевнемъ	16 ф. 9 д.	17 ф. 1 д.
Фортъ-штевнемъ	11 » 8 »	12 » 9 »
Балласту было	4.800	8.650

Стоимость фрегатовъ, ко времени спуска ихъ на воду, составляла:

Ф. «Дмитрій-Донской»	502.477 р. 44 к.
» «Александръ-Невскій»	480.783 » $4\frac{1}{2}$ »

Предъ спускомъ на воду, фрегаты освидѣтельствованы были особыми Комиссіями изъ Членовъ Кораблестроительнаго Техническаго Комитета и Командировъ этихъ судовъ, и найдено, что оба фрегата построены правильно, согласно съ утвержденными чертежами, а самыя работы произведены прочно.

Подробныя свѣдѣнія о постройкѣ этихъ фрегатовъ, а равно о полной стоимости оныхъ, ихъ размѣреніяхъ и о ихъ 800 сильныхъ машинахъ, изложены въ отчетахъ Кораблестроительнаго Департамента за 1858 г. (стр. 3 и 4), 1859 (стр. 10, 11 и 13) и 1860 (стр. 22, 23 и 24) годы. Подводныя части механизмовъ обоихъ фрегатовъ уже устанавливаются на суда.

По обоимъ фрегатамъ въ 1861 г. уплачено подрядчику Кудрявцеву: по фрегату «Дмитрій-Донской» 81.500 р., изъ коихъ 46.013 р. $20\frac{1}{2}$ к. поступили въ пополненіе задаточныхъ денегъ и расходовъ, произведенныхъ на счетъ подрядчика, а по фрегату «Александръ-Невскій» 51.000, изъ коихъ выдано 26.594 р. 33 к., а удержано 24.405 р. 67 коп.

Изготовленіе носовыхъ фигуръ для этихъ фрегатовъ принялъ на себя г. Академикъ Пименовъ, за 7.500 р., въ число коихъ уплачено 5.000 руб.

Для обезпеченія благополучнаго спуска на воду фрегата «Дмитрій-Донской», оказалось необходимымъ разобрать имѣвшіеся при концахъ элинга, въ боковыхъ дамбахъ, два выступа, такъ-какъ разстояніе между ними было только 51 ф. 6 д., а ширина фрегата 51 футъ.

Эти выступы сдѣланы были съ цѣлью уменьшить длину перемычки.

Работа по разборкѣ ихъ произведена средствами порта, на что исчислено было по смѣтѣ матеріаловъ и рабочей силы на 842 р. $35^{3}/_{4}$ к.

Кромѣ того, при посѣщеніи Охтенскаго Адмиралтейства, Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ, Его Высочество приказалъ, для благополучнаго спуска фрегата «Александръ-Невскій», принять мѣры, подобныя тѣмъ, которыя приняты были при спускѣ корабля «Императоръ Николай 1-й» Относительно фрегата «Дмитрій-Донской» такое же приказаніе было получено отъ г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

Въ исполненіе сего Кораблестроительный Техническій Комитетъ, совмѣстно съ Капитаномъ надъ портомъ и Командирами обоихъ фрегатовъ, входилъ въ обсужденіе всѣхъ обстоятельствъ, обезпечивающихъ благополучный спускъ фрегатовъ, и положилъ сдѣлать слѣдующія распоряженія:

По «Дмитрію-Донскому».

1) Поставить противу праваго рукава р. Фонтанки, поперегъ теченія, пять канонирскихъ лодокъ, въ двѣ линіи, въ шахматномъ порядкѣ.

По «Александру-Невскому».

1) То же число лодокъ что и для фрегата «Дмитрій-Донской», выше элинга (по теченію), съ промежутками между лодками въ 30 саж.

2) Углы нижнихъ (по теченію) пристаней обить войлокомъ и обложить матами.

3) Якоря бросить, когда фрегаты сойдутъ со стапелей, и кормы станутъ повиноваться теченію, а носовыя части достаточно отойдутъ отъ пристани, примѣрно на 35 саж., предоставляя впрочемъ командирамъ право, въ выборѣ момента для отдачи якорей, дѣйствовать сообразно съ обстоятельствами.

По случаю свѣжаго боковаго вѣтра, первая изъ этихъ мѣръ по фрегату «Дмитрій-Донской» не могла быть приведена въ исполненіе; но и безъ этой предосторожности фрегатъ сошелъ на воду безпрепятственно.

При отдачѣ съ этого фрегата якорей, лопнули оба пеньковые каната въ 15 дюйм. каждый.

Изслѣдованіе этого случая поручено было особой Коммисіи, подъ предсѣдательствомъ Капитана 1-го ранга Аболешова.

Какъ каболки канатовъ, при освидѣтельствованіи оныхъ, выдержали вѣсъ выше установленнаго, то признано, что канаты были благонадежны; лопнули же по причинѣ значительной стремительности фрегата при спускѣ, въ слѣдствіе свѣжаго вѣтра и сильнаго теченія.

По осмотрѣ фрегата, по спускѣ его на воду, замѣчено было, что машинный фундаментъ на немъ нѣсколько разошелся.

Въ исполненіе приказанія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, разъяснить причину этого поврежденія, и осмотрѣть, не произошло ли того же на фрегатѣ «Александръ-Невскій», были сообщены Кораблестроительному Техническому Комитету рапорты по этому предмету строителей обоихъ фрегатовъ, и инспектора кораблестроительныхъ работъ С. Петербургскаго порта.

Осмотрѣвъ фрегатъ «Дмитрій-Донской» въ докѣ, въ Кронштадтѣ, а фрегатъ «Александръ-Невскій» на плавучемъ докѣ, Комитетъ нашелъ, что:

1) Наибольшее разъединеніе стыковъ въ машинныхъ фундаментахъ упомянутыхъ фрегатовъ имѣли передніе брусы, ближайшіе къ мидель-шпангоуту. Это разъединеніе на фрегатѣ «Дмитрій-Донской», во время осмотра его Комитетомъ, составляло $1/2$ д., тогда-какъ прежде, а именно во время нахожденія

фрегата на плавучемъ докѣ, оно, по донесенію командира, доходило до 1-го дюйм.; на фрегатѣ же «Александръ-Невскій», оказалось въ $^{5}/_{8}$ дюйма.

2) Таковое разслабленіе машинныхъ фундаментовъ происходитъ отъ того, что та часть судна, въ которой они находятся, подвергается болѣе другихъ измѣненію, отъ неизбѣжной осадки нижней части дна, когда она во время постановки судна на докъ, остается весьма долго безъ подпоръ; впрочемъ можно надѣяться, что, по выводѣ судовъ изъ дока, отъ давленія воды на дно, осѣвшія части примутъ прежнее положеніе.

3) Какъ на фрегатѣ «Дмитрій-Донской» брусья машиннаго фундамента тонки, и имѣютъ короткую перевязку стыковъ своихъ частей, не болѣе $4^{1}/_{2}$ ф., тогда-какъ на фрегатѣ «Александръ-Невскій», они толще, и перевязка длиннѣе, отчего и разслабленіе у сего послѣдняго оказалось меньше; то необходимо на первомъ фрегатѣ брусья машиннаго фундамента передѣлать, чтобы увеличить толщину ихъ, согласно съ тѣмъ, какъ предположено по чертежу, данному для руководства.

4) Во всякомъ случаѣ, замѣченное на фрегатахъ разъединеніе стыковъ въ машинныхъ фундаментахъ, не можетъ быть поводомъ къ сомнѣнію въ крѣпости постройки фрегатовъ, ибо всѣ большія суда, при спускѣ и при установкѣ на докъ, получаютъ, въ средней части своего корпуса, осадку и движеніе, одни болѣе, а другія менѣе.

По укрѣпленіи же фрегатовъ во время отдѣлки всѣми устройствами въ интрюмѣ и при полной нагрузкѣ, замѣченное разслабленіе совершенно исчезнетъ въ этихъ крѣпко построенныхъ судахъ.

Постройка фрегатовъ сопровождалась въ 1861 г., слѣдующими обстоятельствами.

1) Его Императорское Высочество, Генералъ-Адмиралъ при посѣщеніи Адмиралтействъ приказалъ:

а) На фрегатѣ «Дмитрій-Донской», порты верхней баттареи понизить на 3 дюйма, сбавивъ для сего вышину нижнихъ косяковъ во всю ихъ длину, и стесавъ толщину боковыхъ деревъ, сколько потребуется, съ тѣмъ, чтобы сія послѣдняя вознаграждена была дубовыми наличниками.

б) Для придавія судамъ большаго скрѣпленія, въ видахъ противодѣйствія перелому, какъ на фрегатѣ «Дмитрій-Донской» и «Александръ-Невскій», такъ и на всѣхъ вновь строющихся судахъ, планширей надъ портами не перерѣзывать, и входовъ не дѣлать, а имѣть трапы чрезъ планширя; выемныя же части планширей надъ погонными и ретирадными бортами допустить.

в) Для надлежащаго угла возвышенія орудій, планширямъ на обоихъ фрегатахъ дать возвышеніе болѣе первоначально опредѣленнаго.

г) На открытыхъ баттареяхъ, какъ фрегатовъ, такъ и всѣхъ вообще вновь строющихся судовъ, которыя вооружаются орудіями большаго калибру на станкахъ безъ платформъ, имѣть поясья палубъ подъ орудіями, *дубовые*, а не *сосновые.*

д) На всѣхъ судахъ въ лимбербортовыхъ каналахъ прокладки въ шпанціяхъ дѣлать заподлицо съ наборомъ, а для стока воды въ каналы, вырѣзывать часть изъ лимбербортовыхъ поясьевъ, или добавочныхъ кильсеней, смотря по тому, какія связи будутъ положены въ этихъ мѣстахъ.

е) Поставить на видъ подрядчику, почетному гражданину *Кудрявцеву*, медленность, съ какою производились работы на фрегатѣ, съ тѣмъ, чтобы онъ принялъ мѣры къ ускоренію ихъ, дабы фрегатъ былъ спущенъ на воду не позже 9-го Сентября.

2) По предложенію нанятаго въ 1860 г., конопатнаго мастера англичанина Гарднера, для приданія конопати большей плотности, пазы проконопаченныхъ подводныхъ частей тотчасъ же покрывались *пикомъ*, чего до сихъ поръ не дѣлалось.

3) На бимсы около мачтъ, на кнехты, кофель-планки, шкафутные щиты, комельсы, рамы и поручни, для штурваловъ и на нѣкоторые другіе предметы верхней палубы фрегата «Дмитрій-Донской», вмѣсто дуба, назначеннаго по смѣтѣ, отпущено $473\frac{1}{2}$ куб. фут. гондурасскаго краснаго дерева, изъ обрубковъ этого дерева, выписаннаго изъ-за границы для клиперовъ, а съ подрядчика удержана сумма, равная стоимости такого же количества дуба, по контрактной цѣнѣ, (а именно по 75 коп. за куб. фут.) 335 руб. $12\frac{1}{2}$ коп.

4) Для крѣпленія подводной части этого фрегата, было отпущено отъ казны 6.000 штукъ нагелей изъ американской акаціи, которые составили 600 куб. фут.; а какъ на деревянное крѣпленіе въ подводной части, подрядчикъ долженъ былъ

употребить *дубовые* нагеля изъ своего лѣса, то, за употребленіемъ отъ казны нагилей изъ американской акаціи, у него удержана стоимость дубовыхъ нагелей, а именно 250 р. 80 к.

5) По смѣтамъ фрегатовъ на мѣдное и желѣзное крѣпленіе, исчислено было: по фрегату «Дмитрій-Донской», мѣди 2.960 пуд. а для фрегата «Александръ-Невскій», мѣди 3.220 пуд. и желѣза 13.801 пуд., но этого количества металловъ оказалось недостаточнымъ; а потому строители требовали объ отпускѣ, сверхъ назначеннаго по смѣтамъ, для перваго изъ сихъ фрегатовъ: мѣди 700 пуд. 26 фунт., а для втораго: мѣди 510 пуд. и желѣза 3.800 пуд.

Инспекторъ кораблестроительныхъ работъ нашелъ, что таковое требованіе строителей фрегатовъ справедливо, во-первыхъ, потому, что фрегаты, въ своихъ размѣреніяхъ и въ крѣпленіи подводныхъ частей, по принятой нынѣ американской системѣ, значительно разнствуютъ съ тѣми фрегатами, смѣты которыхъ приняты были въ соображеніе при составленіи первоначальныхъ смѣтъ на постройку двухъ выше упомянутыхъ фрегатовъ, отчего и произошла замѣченная нынѣ недостаточность этихъ смѣтъ; и, во-вторыхъ, что на крѣпленіе фрегата **«Олегъ»**, объемъ подводной части котораго, сравнительно менѣе подводныхъ частей фрегатовъ «Александръ-Невскій» и «Дмитрій-Донской», исчислено было желѣза 15.010 пуд., а мѣди дѣйствительно употреблено 2.900 пуд.; на мѣдное же крѣпленіе фрегата «Севастополь», исчислено мѣди 3.806 пуд.

На семъ основаніи Департаментъ разрѣшилъ дать нарядъ Ижорскимъ заводамъ на изготовленіе для фрегатовъ добавочнаго мѣднаго и желѣзнаго крѣпленія, съ отпускомъ онаго къ строеніямъ, *по мѣрѣ дѣйствительной надобности.*

Имѣя же въ виду, что, при предположеніи построить означенные фрегаты, по принятому обыкновенію назначено сдѣлать изъ мѣди многіе предметы, которые, безъ ущерба прочности судна и вещей, могутъ быть сдѣланы изъ другихъ матеріаловъ, Кораблестроительный Департаментъ обратилъ на это вниманіе командировъ фрегатовъ, на тотъ конецъ, не найдутъ ли они возможнымъ, по соглашенію съ строителями, допустить при строеніи означенныхъ фрегатовъ возможную экономію въ употребленіи мѣди, замѣнивъ ее матеріалами менѣе цѣнными, но не уступающими ей въ прочности и красотѣ при употребленіи

на нѣкоторые предметы, какъ напримѣръ: на *стойки*, *поручни траповъ*, *кофель-нагели* и т. п.

6) Вмѣсто назначеннаго по смѣтѣ, на палубную настилку подъ орудія закрытой баттареи Фрегата «Александръ-Невскій» казанскаго дуба, по совершенной недоброкачественности этого лѣса, оставшагося отъ прежнихъ заготовокъ, употребленъ на сказанный предметъ *курляндскій дубъ*, заготовки Фелейзена.

7) Ссылаясь на прежніе примѣры, подрядчикъ Почетный Гражданинъ Кудрявцевъ отказался отъ производства работъ по удлиненію и изготовленію спусковыхъ полозьевъ для обоихъ фрегатовъ. Но какъ, на основаніи контрактовъ, устройство спусковъ, подрядчикъ обязанъ былъ произвести своими рабочими, а по фрегату «Дмитрій-Донской» и изъ своихъ матеріаловъ, то Департаментъ сдѣлалъ распоряженіе о производствѣ означенныхъ работъ средствами порта, за что и удержалъ съ подрядчика стоимость этихъ работъ, а именно 2.033 руб. 16 коп.

Вообще замѣчено было, что число прошеній, поданныхъ г. Кудрявцевымъ по дѣламъ о постройкѣ фрегатовъ, *слишкомъ значительно*, и какъ многія изъ нихъ признаны были *неосновательными*, то Департаментъ пригласилъ г. Кудрявцева уменьшить на будущее время таковую безполезную переписку.

8) При разрѣшеніи уплатить подрядчику Кудрявцеву 1.500 р. сер. за работы *по устройству добавочныхъ кильсеней* на фрегатѣ «Дмитрій-Донской», Адмиралтействъ-Совѣтъ постановилъ: «выдать Кудрявцеву эту сумму, но не въ видѣ платы, которая причиталась бы подрядчику по праву, ибо, отдавая ему постройку фрегата оптомъ, Морское Министерство не могло предвидѣть и оговорить въ контрактѣ всѣхъ мелочныхъ подробностей постройки, а въ видахъ споспѣшествованія къ успѣшному окончанію работы по сему фрегату, *что ни въ какомъ случаѣ не должно служить примѣромъ для требованій подобнаго рода въ будущемъ со стороны подрядчиковъ, принимающихъ на себя оптовыя работы*, а еще менѣе такого подрядчика, какъ Кудрявцевъ, который получалъ *постоянно весьма значительные заказы* отъ Морскаго Министерства».

Сообщивъ о таковомъ постановленіи Совѣта г. Кудрявцеву, и предложивъ ему сдѣлать добавочные кильсеня, равномѣрно и на строившемся по тому же чертежу фрегатѣ «Александръ-

Невскій», Кораблестроительный Департаментъ выразилъ увѣренность, что г. Кудрявцевъ исполнитъ это безъ всякой особой за то платы.

Г. Кудрявцевъ, *не сдѣлавъ возраженія на предложеніе Департамента*, приступилъ къ устройству добавочныхъ кильсеней на обоихъ фрегатахъ; но, не смотря на это, уже по исполненіи работъ, потребовалъ уплаты ему 1.500 руб. и за работы по устройству кильсеней на фрегатѣ «Александръ-Невскій».

Вслѣдствіе сего составлена была смѣта, во что дѣйствительно могла обойтиться работа по устройству добавочныхъ кильсеней на фрегатѣ «Александръ-Невскій», и оказалось, что она не могла превышать 913 руб. 95 коп. По объявленію объ этомъ Кудрявцеву, онъ не согласился сбавить до этой цифры просимую имъ сумму, которую однако же уменьшилъ до 1.000 рублей.

По представленіи о вышеизложенномъ Адмиралтействъ-Совѣту, Совѣтъ журналомъ 29 Ноября ст. 22.296, разрѣшилъ уплатить подрядчику *послѣдне-просимую имъ сумму.*

9) На основаніи положенія о выдачѣ корабельнымъ инженерамъ наградныхъ денегъ, за постройку судовъ, строители обязаны доводить начатую ими постройку до полной готовности судна къ плаванію въ морѣ.

Между тѣмъ строитель фрегата **«Дмитрій-Донской»** Капитанъ *Тиринштейнъ* доканчивалъ постройку клиперовъ **«Алмазъ»** и **«Жемчугъ»**, а строитель фрегата **«Александръ-Невскій»** Капитанъ *Свистовскій* производитъ постройку клипера «Яхонтъ», а потому съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, сдѣлано слѣдующее распоряженіе:

а) Достройка и отдѣлка фрегата «Дмитрій-Донской» поручена помощнику строителя фрегата, Корабельному Инженеру, Прапорщику *Пульсу*, подъ руководствомъ Полковника *Шаумбурга*, которому, въ вознагражденіе его трудовъ, предоставлено право на полученіе *шестой части наградныхъ денегъ*, слѣдующихъ строителю; и

б) При окончательной отдѣлкѣ фрегата «Александръ-Невскій», поручено находиться самому строителю, съ тѣмъ, чтобы онъ на постройку клипера удѣлялъ не менѣе *трехъ дней* въ недѣлю, при чемъ въ помощь Штабсъ-Капитану Свистовскому,

при постройкѣ клипера — оставлены Корабельные Инженеры Прапорщики *Потаповъ* и *Ивановъ*, а по фрегату — назначенъ особенно рекомендованный Капитаномъ надъ С. Петербургскимъ портомъ Подпоручикъ *Родіоновъ*.

Стоимость корпуса фрегата «Александръ-Невскій», по первоначальной смѣтѣ выведена была въ 573.332 р. 67 коп., въ число этой суммы произведено было работъ по 14 Марта 1860 г., т. е. по день утвержденія Положенія о вознагражденіи Корабельныхъ Инженеровъ за производимыя ими постройки, на 197.785 р. $85\frac{3}{4}$ к., затѣмъ остальная сумма, а именно 375.546 руб. $81\frac{1}{4}$ коп., принята за основаніе для исчисленія наградныхъ денегъ, лицамъ учавствующимъ въ построеніи фрегата. Работы, произведенныя въ промежутокъ времени съ 14-го Марта 1860 г. по 1-е Іюля 1861 года, оцѣнены въ 184.435 р. $92\frac{1}{4}$ к., и составляли $\frac{4}{6}$ част. всей постройки.

На семъ основаніи, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (журн. 4 Октября ст. 22.224), назначено инженерамъ въ награду два процента съ 184.435 р. $42\frac{1}{2}$ коп., т. е. 3.688 р. 72 к., изъ нихъ одна половина (1.844 р. 36 к.) строителю фрегата Капитану *Свистовскому*, а другая его помощникамъ, кондукторамъ и комендорамъ.

За остальныя же двѣ шестыя части постройки, на основаніи того же постановленія Адмиралтействъ-Совѣта, наградныя деньги будутъ выдаваемы, по мѣрѣ окончанія каждой части, а каждая часть, сообразно итогу первоначальной смѣты, оцѣнена въ 95.555 руб. $44\frac{1}{2}$ коп.

За построеніе фрегата «Дмитрій-Донской» наградныя деньги еще не выданы, по не представленію строителемъ надлежащихъ смѣтъ.

10) Здѣсь же слѣдуетъ сказать и о мѣрахъ, принятыхъ къ безпрепятственной проводкѣ чрезъ Николаевскій мостъ фрегата «Александръ-Невскій», строившагося на Охтѣ.

Осенью 1860 года былъ произведенъ промѣръ мѣстности, занимаемой разводною частью (пролетъ) Николаевскаго моста.

Усматривая, что наименьшая глубина при выходѣ изъ пролета и въ самомъ пролетѣ доходитъ до 17 и $16\frac{1}{2}$ футъ, Кораблестроительный Департаментъ требовалъ заключенія отъ Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, достаточна ли эта глубина для проводки фрегата «Александръ-Невскій».

Комитетъ нашелъ, что означенная глубина недостаточна, и что она должна быть не менѣе 19 фут., если нельзя разсчистить дна до обратной арки, сдѣланной на глубинѣ 21 фут., вполнѣ достаточной для самыхъ большихъ фрегатовъ.

Главное Управленіе Путей Сообщенія, поручивъ Правленію 1-го Округа изслѣдовать глубину рѣки Невы въ разводной части Николаевскаго моста, въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ, увѣдомило, что по промѣрамъ произведеннымъ зимою, со льда, въ разводной части, а равно на 10 сажень выше и ниже пролета, глубина оказалась удовлетворительною, а на днѣ ни торчащихъ свай, ни другихъ препятствій не найдено.

Вслѣдствіе таковой разницы, въ результатахъ, полученныхъ при промѣрахъ, произведенныхъ вѣдомствами Путей Сообщенія и Морскимъ, вновь произведено было обслѣдованіе рѣки Невы въ пролетѣ, посредствомъ футштока и водолазнаго колокола, при чемъ оказалось, что какъ въ верхней такъ и въ нижней части пролета находится нѣсколько круглыхъ и шпунтовыхъ свай, высотою отъ 3 до 5 футъ, и что глубина надъ ними отъ 15 до $17\frac{1}{2}$ футъ.

По сему вновь сдѣлано было сношеніе съ Главнымъ Управленіемъ Путей Сообщенія объ освобожденіи прохода отъ свай и объ углубленіи мелкихъ мѣстъ, такъ, чтобы на всей длинѣ пролета было не менѣе $19\frac{1}{2}$ футъ глубины.

Главное Управленіе, назначивъ къ производству работъ Инженеръ-Подполковника *Штукенберга*, просило Морское Вѣдомство предоставить въ распоряженіе этого офицера кранную машину и водолазный аппаратъ, а равно матеріялы, мастеровыхъ и рабочихъ людей, какіе при этомъ понадобятся.

Г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ, разрѣшивъ удовлетворить таковое требованіе, и озабочиваясь проводкою фрегата «Александръ-Невскій», возложилъ на Инспектора кораблестроительныхъ работъ С. Петербургскаго порта всѣ распоряженія по принятію мѣръ къ подъему фрегата на столько, чтобы онъ могъ безпрепятственно пройти пролетъ и при настоящей глубинѣ онаго; наблюденіе же со стороны Морскаго Вѣдомства за производствомъ работъ по очисткѣ и углубленію пролета, было возложено на Контору надъ С. Петербургскимъ портомъ.

Изъ представленнаго ею отчета, видно, что на работѣ находилось 1.699 человѣкъ, подъемная кранная машина, водолазный аппаратъ и три грузовыя судна; что стоимость работъ, произведенныхъ отъ порта составляетъ 3.219 р. 43½ коп., что со дна пролета вынуто свай 22, и срублено 19; что находившіеся на днѣ бугры срѣзаны, а самое дно очищено отъ булыжника, осколковъ, кирпичей, валежника и разнаго другаго сора; что по срединѣ пролета, по всему протяженію онаго, наименьшая глубина, въ немногихъ мѣстахъ, составляетъ 19¼ футъ, а вообще же 20 и болѣе футъ.

Благодаря этимъ мѣрамъ, фрегатъ «Александръ-Невскій» прошелъ Николаевскій мостъ безпрепятственно.

2) **7-пушечные клипера «Алмазъ» и «Жемчугъ».**

Спущены на воду въ присутствіи г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ: первый — 5-го, а второй — 14-го Октября.

По спускѣ углубились:

	Алмазъ.		Жемчугъ.
ахтеръ-штевнемъ.....	10 ф.	—	10 ф. 2 д.
форъ-штевнемъ.....	8 »	—	7 » 6 »
переломъ...........	— 2 д.		— 1 »

Оба клипера были спущены со стапелей на килѣ.

Этотъ способъ, обыкновенно употребляемый въ Финляндіи, былъ примѣненъ здѣсь въ первый разъ съ разрѣшенія Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, по ходатайству Корабельнаго Инженера Капитана Иващенко, начавшаго постройку клиперовъ.

Капитанъ Иващенко имѣлъ въ виду, что, въ случаѣ спуска клиперовъ на килѣ, не потребуется устраивать вновь подводныхъ спусковыхъ фундаментовъ, а слѣдовательно и перемычки; настилка же стапеля обойдется дешевле, а казна чрезъ отмѣну этихъ работъ будетъ имѣть сбереженіе до 13.500 руб.

Относительно проводки клиперовъ чрезъ баръ Невскаго фарватера, Кораблестроительный Техническій Комитетъ, по совѣщаніи съ Командирами и строителемъ клиперовъ, положилъ: по малому спусковому углубленію этихъ судовъ и осеннему времени, провести клипера чрезъ баръ безъ пособія доковъ, или другихъ средствъ подъема; въ крайнемъ же случаѣ упо-

требить по два проводныхъ бота для подъема кормовой половины каждаго клипера.

Оба клипера отведены въ Кронштадтъ на буксирѣ парохода **«Славянка»**, и **двухъ канонирскихъ лодокъ**, при чемъ клипера были приведены на ровный киль.

Стоимость клиперовъ, при спускѣ ихъ на воду, простиралась:

Клипера «Алмазъ» . . . . 198.233 руб. 51 коп.
» «Жемчугъ» . . . . . . 199.590 » 8 »

Подробныя свѣдѣнія о постройкѣ этихъ клиперовъ, съ подряда, помѣщены въ отчетѣ Департамента за 1860 годъ, на стр. 28 и 29.

Предъ спускомъ клиперовъ на воду, они были освидѣтельствованы Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ, съ участіемъ Командировъ судовъ, и найдено, что всѣ работы *произведены правильно, прочно и согласно съ утвержденными чертежами*, но съ тѣми измѣненіями, какія были разрѣшены высшимъ начальствомъ Свиты Его Императорскаго Величества Контръ-Адмиралу Попову, наблюдавшему за постройкою этихъ клиперовъ.

Измѣненія эти, кромѣ упомянутыхъ въ пунктахъ *б* и *д*, статьи настоящаго отчета о фрегатахъ «Дмитрій Донской» и «Александръ Невскій», заключались въ слѣдующемъ:

а) Портовые косяки, для орудій, возвышены отъ палубы на 2 ф. 1 д.

б) Вмѣсто одного сперкетингсоваго пояса — положено два.

в) Въ трюмѣ, вмѣсто одного ряда раскосинъ — положено два ряда.

По болѣзни строителя клиперовъ, Корабельнаго Инженеръ-Капитана Тиринштейна, обязанности его по постройкѣ и окончательной отдѣлкѣ клиперовъ, возложены, по приказанію г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, на старшаго судостроителя Кронштадтскаго порта Подполковника *Окунева;* въ помощь же ему даны: по клиперу «Алмазъ» — Прапорщикъ *Субботинъ 1-й*, а по клиперу «Жемчугъ» — Прапорщикъ *Самойловъ.*

Въ отчетѣ Департамента 1860 г., на стр. 29, сказано, что увеличеніе длины клиперовъ, и замѣна дубоваго крѣпленія нагелями изъ Американской акаціи, увеличили стоимость этихъ

судовъ, и что въ слѣдствіе сего подрядчикъ, Почетный Гражданинъ *Кудрявцевъ*, требовалъ прибавки къ суммѣ, выпрошенной имъ за постройку клиперовъ, 35.000 р. с., но Адмиралтействъ-Совѣтъ, согласно съ представленіемъ Департамента, опредѣлилъ эту цыфру въ 23.721 р. 30 коп., на что согласился и подрядчикъ.

Согласіе это дано Почетнымъ Гражданиномъ Кудрявцевымъ не прежде, какъ по приглашеніи его въ засѣданіе Адмиралтействъ-Совѣта, которымъ соображенія Департамента, объ уменьшеніи добавочной за клипера суммы, просимой г. Кудрявцевымъ, признаны были правильными.

Разсчетъ о выдачѣ г. Кудрявцеву 23.721 р. 30 к., а не 35.000 р., какъ онъ просилъ, имѣлъ слѣдующее основаніе:

По первоначальному предложенію, клипера, при длинѣ 240 фут., имѣли бы каждый $1.104\,^{31}/_{94}$ строевыхъ тонъ; съ увеличеніемъ длины клиперовъ, число строевыхъ тоннъ составило $1.153\,^{48}/_{49}$, т. е. $49\,^{17}/_{94}$ тонъ болѣе, по каждому клиперу.

Постройку этихъ судовъ прежнихъ размѣровъ принялъ на себя Кудрявцевъ за 225.000 р. с. каждый, что за каждый строевый тонъ составляло 203 р. $74\,^{1}/_{3}$ к. с., а за $49\,^{17}/_{94}$ увеличившихся (по новому чертежу) тонъ . . 10.020 р. сер.

Стоимость нагелей изъ Американской акаціи, требовавшихся на каждый клиперъ, въ числѣ 11.700 штукъ, простиралась на 2.047 р. 65 к.; а за исключеніемъ стоимости дубоваго крѣпленія на 207 руб., составляла . . . . 1.840 р. 65 к. с.

Итого по одному клиперу . . . . . . 11.860 р. 65 к. с.

А за оба . . . . . . 23.721 р. 30 к. с.

Почетный Гражданинъ Кудрявцевъ не опровергалъ правильности сего разсчета, но настаивалъ на своемъ требованіи объ уплатѣ ему большей суммы противу выше исчисленной, а именно 35.000 р. с., ссылаясь, что въ слѣдствіе несходства, составленнаго въ Департаментѣ приблизительнаго исчисленія о стоимости клиперовъ, по которому онъ объявилъ цѣну за эти суда, со смѣтою на постройку оныхъ, онъ имѣетъ и еще можетъ имѣть убытки.

Для примѣра несходства исчисленія со смѣтою, г. Кудрявцевъ указалъ на *красное дерево*, котораго по исчисленію требовалось на каждый клиперъ 1.900 куб. фут., по 1 р. 43 к. за футъ, а онъ, на основаніи смѣты, принужденъ былъ выписать изъ за-границы болѣе 12.000 куб. футъ, и при томъ заплатилъ по 1 р. 80 к. за футъ, не считая таможенныхъ пошлинъ, о коихъ въ исчисленіи не упоминалось.

Эти доводы не могли быть признаны правильными потому, что:

а) Приблизительное исчисленіе не могло служить никому, а тѣмъ болѣе такому опытному, въ дѣлѣ судостроенія, подрядчику, какимъ признается г. Кудрявцевъ, *исключительнымъ* основаніемъ, для объявленія цѣны за постройку клиперовъ.

б) По означенному исчисленію стоимость каждаго клипера выведена была въ 282.175 р. с., а за исключеніемъ 41.800 руб. сер., назначенныхъ на мѣдное крѣпленіе и мѣдныхъ обшивочныхъ листовъ, въ *240.375 руб. сер.*, т. е. на 15.000 руб. болѣе той оптовой цѣны *(225.000 р.)*, которую г. Кудрявцевъ объявилъ за каждый клиперъ.

в) Краснаго дерева по смѣтѣ исчислено на оба клипера не 12.000 куб. фут., какъ объяснялъ г. Кудрявцевъ, а только 5.726 куб. фут., и

г) Есть много смѣтныхъ статей, по которымъ, на оборотъ, матеріаловъ требуется менѣе, чѣмъ сколько ихъ полагалось по приблизительному исчисленію.

Въ 1861 году по настоящей постройкѣ произведено подрядчику платежей на 319.767 р. 75 коп., изъ коихъ 68.042 руб. 39 коп. удержаны на пополненіе ссуды и за работы, произведенныя казною на его счетъ, а остальные 251.695 руб. 85 коп. выданы ему.

Стоимость корпуса каждаго клипера, по первоначальной смѣтѣ выведена въ 311.963 р. 58¼ коп. На основаніи Высочайше утвержденнаго 14 Марта 1860 г. положенія о вознагражденіи корабельныхъ инженеровъ, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (5 Апрѣля 1861 г.) ст. 22.039, въ награду лицамъ, участвующимъ въ постройкѣ клиперовъ, назначено по 6.239 р. 27 к. съ каждаго клипера; сумма эта раздѣлена на 6 частей и ⅙ часть оной, т. е. 1.039 р. 87½ коп., выдавалась, по

окончаніи каждой 6-й части постройки клиперовъ, строителю оныхъ и ихъ помощникамъ.

Въ 1861 году наградныхъ денегъ выдано было:

По клиперу «Алмазъ», за $^5/_6$ частей постройки 5.199 р. 37½ к.
и по клиперу «Жемчугъ» тоже . . . . 5.199 » 37½ к.

Итого 10.398 р. 75 к.

На заказъ въ Англіи механизмовъ для клиперовъ «**Алмазъ**» и «**Жемчугъ**», послѣдовало Высочайшее соизволеніе 28 Марта 1860 года.

Механизмы въ 350 силъ каждый, изготовлены на заводѣ *Гомфрейса* и *Тенантъ*, за 38.500 ф. за стер., которые съ 8.000 ф. с., за доставку механизмовъ въ Кронштадтъ и установку оныхъ на суда, составятъ 46.500 ф. ст.

Въ число этой суммы уплачено 42.585 ф. стер., что на наши деньги составило съ банкирскими расходами 292.538 р. 72 коп. сереб.

Машины доставлены въ Кронштадтъ, и подводныя части оныхъ устанавливаются въ суда, мастеровыми означеннаго завода.

3) Желѣзная броненосная канонирская лодка «Опытъ».

Размѣренія лодки:

Длина	127 фут.	6 д.
Ширина	22 »	3 д.
Глубина интрюма	8 »	»
Водоизмѣщеніе	270	тоннъ.
Строевыхъ тонъ	300 $\frac{47}{94}$	»

Къ строенію лодки приступлено 31 Мая, закладка произведена 8 Августа, спущена же на воду 27 Сентября 1861 г.

Это *первое* броненосное судно, *построенное въ Россіи*, на находящемся въ С.-Петербургѣ Балтійскомъ литейномъ, механическомъ и строительномъ заводѣ **Карра** и **Макферзена**.

Проэктъ лодки, съ чертежами и спесификаціею, составлены Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ. За по-

стройкою лодки, по приказанію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, наблюдали Контръ-Адмиралъ *Лисянскій* и Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Прапорщикъ *Прохоровъ*.

Блиндажныя плиты для верхней, а также одна половина плитъ нижней брони, изготовлены на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ и обошлись казнѣ, съ доставкою ихъ въ С.-Петербургъ, по желѣзной дорогѣ, 2.612 р. 17 к.; другая же половина плитъ дли нижней брони изготовлена на Кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ, плиты котораго, при испытаніи, оказались прочнѣе не только плитъ другихъ русскихъ заводовъ, но и французскихъ.

При опредѣленіи выгодности цѣны, объявленной заводчиками за построеніе лодки ихъ мастеровыми и изъ ихъ матеріаловъ, за исключеніемъ брони, принято въ соображеніе, что вѣсъ корпуса лодки, безъ брони и дерева, по исчисленію Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, долженъ простираться до 7.130 пудовъ, что, по объявленной заводчиками цѣнѣ 41.250 р. сер., составляло за пуд. 5 р. 78½ коп. Постройка же, съ воли, четырехъ желѣзныхъ транспортовъ для Каспійской Флотиліи, обошлась безъ столярныхъ работъ, по 5 руб. 30 к. за пудъ.

Хотя эта цѣна ниже цѣны, объявленной Карромъ и Макферзеномъ, но какъ въ сей послѣдней цѣнѣ заключалась и стоимость какъ окончательной отдѣлки лодки, по всѣмъ частямъ, такъ и работъ по придѣлкѣ и укрѣпленію брони, и какъ сверхъ того постройка лодки должна была быть произведена въ весьма короткій срокъ, то объявленная заводчиками за ея постройку цѣна признана выгодною.

Предъ спускомъ, лодка была освидѣтельствована Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ и найдено, что всѣ работы произведены **правильно, прочно и согласно съ утвержденнымъ чертежемъ лодки.**

Общая стоимость корпуса лодки, вмѣстѣ съ бронею и артиллерійскими принадлежностями, будетъ простираться до 45.991 руб.

Примѣненіе къ винтовой канонирской лодкѣ «Опытъ» брони по необходимости повлекло за собою нѣкоторое видоизмѣненіе

2*

въ устройствѣ и приспособленіи различныхъ ея частей, что и придало наружному виду лодки нѣкоторыя отличія отъ прочихъ судовъ того же рода.

Существенными чертами въ этомъ отношеніи являются: верхняя часть брони, которая возвышается надъ палубою въ носовой части на 8 футъ, съ уклономъ на корму отъ горизонтальной линіи на 72°.

Броня эта устроена исходящимъ угломъ во 104°; въ верхней части ея сдѣлана вырѣзка или амбразура для одного 60-ти фунтоваго № 1 орудія, составляющаго артиллерію лодки. Отъ палубы до кильсона идетъ продолженіе верхней брони. Подкладка подъ бронею тиковая, на что употреблено этого дерева 1.950 куб. футъ. Размѣренія плитъ, употребленныхъ для верхней брони: ширина 4 фут. длина 13 фут. и толщина $4\frac{1}{2}$ дюйма, а для нижней—при той же длинѣ, ширина въ 3 фут. и толщина въ $2\frac{1}{2}$ дюйма.

Что же касается до внутренняго расположенія лодки, то оно состоитъ въ слѣдующемъ: бомбовый погребъ и крюйтъ-камера помѣщены сзади подкладки брони и устроены на 300 зарядовъ. Каюта для командира и офицеровъ общая; впереди щита устроено помѣщеніе на 30-ть человѣкъ команды; угольные ящики находятся по бокамъ котловъ и надъ ними; бротъ-камера; водяныя систерны на 30-ть человѣкъ за щитомъ, съ боковъ бомбоваго погреба и крюйтъ-камеры. Водонепроницаемыхъ переборокъ 4; онѣ отдѣляютъ помѣщенія для бротъ-камеры, каюты командира, машины съ котлами и помѣщеніе команды. Продольныя же числомъ 6, по двѣ въ каждомъ изъ помянутыхъ отдѣленій, исключая бротъ-камеры. Поперечныя переборки доходятъ до палубы, а продольныя возвышаются на 9 дюймовъ выше грузовой ватерлиніи.

Особенности въ устройствѣ этой лодки заключаются въ слѣдующемъ: центральный двойной руль въ одной плоскости устроенъ между штевнями сзади винта; крамболы помѣщены въ кормѣ; на желѣзные бимсы наслана желѣзная настилка толщиною въ $\frac{1}{4}$ дюйма; а сверхъ ея, винтами прикрѣплена деревянная сосновая толщиною въ 3 дюйма; кромѣ того, должно упомянуть о слѣдующемъ видимомъ ея отличіи отъ другихъ канонирскихъ лодокъ: передняя ея часть отъ брони къ носу пред-

ставляетъ сферическій скатъ, обшитый желѣзомъ, толщиною въ $^5/_8$ дюйм.; скатъ этотъ устроенъ въ томъ предположеніи, что попадающіе въ него снаряды будутъ скользить и отражаться, недѣлая значительнаго вреда лодкѣ.

Опыты покажутъ до какой степени предположеніе это оправдается на практикѣ.

Механизмъ для лодки, въ 70 силъ, избранъ изъ числа четырехъ, изготовленныхъ заводчикомъ Томсономъ, въ 1859 г. Стоимость его составляетъ 27.724 р. За сдѣланныя въ семъ механизмѣ приспособленія къ новому назначенію и за его установку заводчикамъ Карру и Макферзену должпо быть уплачено 7.968 руб. За тѣмъ стоимость механизма составитъ 35.692 руб., а полная стоимость лодки съ механизмомъ 81.683 руб.

По механизму заводчикамъ уплачено 5.312 р., а самый механизмъ уже установленъ и испытанъ.

При этомъ испытаніи присутствовала особая Коммиссія, подъ предсѣдательствомъ Вице-Адмирала *фонъ-Шанца*, которой по приказанію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, назначено произвести испытаніе лодки «**Опытъ**» разстрѣливаніемъ ея.

Программа сего испытанія уже составлена Коммиссіею и утверждена г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

4) **Деревянный флашкоутъ, для производства опытовъ надъ галваническими подводными минами.**

РАЗМѢРЕНІЯ ФЛАШКОУТА:

Длина	28 футъ.
Ширина	20 »
Глубина	9 »

Стоимость работъ составляетъ 655 руб. 67 коп. Флашкоутъ построенъ изъ лѣсовъ, негодныхъ для кораблестроенія. По окончаніи постройки разобранъ и въ частяхъ доставленъ въ Ревель.

5) Въ 1861 г., при С.-Петербургскомъ портѣ построены слѣдующія **гребныя суда:**

Въ новомъ Адмиралтействѣ.	Размѣренія.						Стоимость.	
	Длина.		Ширина.		Глубина.			
Для Его Императорскаго Высочества Государя Великаго Князя Алексѣя Александровича,	ф.	д.	ф.	д.	ф.	д.	Рубли.	Коп.
4 вес. ялъ	16		5	—	1	10	436	$32\frac{3}{4}$
Для корвета «Богатырь»:								
14 вес. барказъ	34	2	10	5	4	10	1648	45
12 » полубарказъ. . .	30		8	6	3	2	1229	65
Катеровъ 3 { 12 вес. 1. .	26	—	5	10	2	1	1008	62
10 » 2. .	25	—	7	3	2	$5\frac{1}{2}$	1376 (за оба).	$31\frac{1}{4}$
6 вес. вельботъ.	28	—	5	4	2	5	907	72
4 » ялъ	16	—	4	10	2	1	332	47
Для парохода «Работникъ»:								
6 вес. вельботовъ 2 . .	28	10	5	7	2	4	1090 (за оба).	$98\frac{1}{2}$
2 » ялъ	11	3	4	5	2	2	284	$3\frac{1}{2}$
Для парохода «Ильмень»:								
2 вес. ялъ	11	—	4	5	2	2	282	$83\frac{1}{2}$
Для Царскаго села:								
8 вес. катеръ (на Охтѣ)	24	—	6	9	2	6	1052	17
4 » ялъ.	19	—	5	8	2	1	289	$32\frac{1}{4}$
Для С.-Петербургскаго порта:								
2 вес. ялъ	12	—	4	5	2	2	182	$39\frac{3}{4}$
На Охтѣ. **Для фрегата «Ослябя»:**								
14 вес. полубарказъ . .	32	—	8	—	3	$5\frac{1}{4}$	1261	71
10 » катеровъ 2 . . .	28	—	6	9	2	$6\frac{1}{2}$	1052 (за каждый.)	23
7 » гичка.	32	2	5	6	2	—	704	4
Итого на сумму	—		—		—		14191 р.	$50\frac{1}{2}$ к.

и 6) **Желѣзная парусная баржа, шведской постройки.**

РАЗМѢРЕНІЯ БАРЖИ:

Длина.	145 футъ.
Ширина	$27\frac{1}{2}$ »
Глубина трюма . .	$8\frac{1}{2}$ »
Углубленіе	$4\frac{1}{2}$ »
Грузу поднимаетъ	12.500 пудовъ.

Баржа куплена у Общества Петербурго-Волжскаго Пароходства и Судоходства, съ полнымъ вооруженіемъ, гребнымъ судномъ и запасными вещами, за 20.000 р. с. Обществу же она стоила 22.500 руб.

При покупкѣ баржи имѣлась въ виду надобность въ такого рода грузовомъ суднѣ, которое могло бы, подъ своими парусами, безъ помощи пароходовъ, перевозить адмиралтейскіе грузы изъ С.-Петербурга и Кронштадта въ Ревель и Свеаборгъ, къ чему упомянутая баржа признана способною, а Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ найдено, что она построена весьма *прочно* и *вполнѣ благонадежна*, для перевозки грузовъ.

Баржу эту разрѣшено передать въ вѣдѣніе Начальника Балтійской съемки, въ замѣнъ одного изъ парусныхъ транспортовъ, находящихся при съемкѣ.

Б. СУДА, ПОСТРОЙКА КОИХЪ ПРОДОЛЖАЕТСЯ.

Въ Новомъ Адмиралтействѣ:

1) **58-пуш. фрегатъ «Петропавловскъ».**

Къ строенію фрегата казенными средствами, по чертежу фрегата **«Севастополь»**, какъ объ этомъ объяснено въ отчетѣ Департатента за 1860 г. на стр. 30, приступлено 12-го Января, а закладка произведена 9-го Сентября, въ Присутствіи г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ; спустить фрегатъ на воду предполагается осенью 1863 года.

При сообщеніи строителю фрегата, Корабельному Инженеру Капитану *Иващенко* чертежей и спесификацій фрегата «Севастополь», предложено не стѣсняться въ примѣненіи къ строенію фрегата «Петропавловскъ» всѣхъ полезныхъ усовершенствованій, извѣстныхъ ему изъ наблюденій надъ постройкою фре-

гата «Генералъ-Адмиралъ», и тѣхъ, съ коими онъ ознакомился въ послѣднюю поѣздку его въ Англію.

Постройка фрегата, принимая во вниманіе и заготовленные члены, доведена до $^{2}/_{6}$ частей его готовности.

Работы производятся наемными финляндскими и русскими плотниками.

При постройкѣ наблюдается, чтобы лѣсъ, входящій въ корпусъ судна, обдѣлываемъ былъ заблаговременно, для того чтобы онъ могъ хорошо просохнуть.

Такъ весь наборъ, собранный и обдѣланный по малкамъ разбирался по частямъ и укладывался на прокладки; въ такомъ положеніи, большая часть набора пролежала цѣлое лѣто, пока онъ весь не былъ оконченъ и потомъ къ осени, когда уже нельзя было ожидать дальнѣйшаго просыханія, приступлено было къ постановкѣ его на киль.

Почти вся внутренняя и наружная обшивка и бимсы нижней палубы заготовлены въ этомъ году и уложены въ сараяхъ, для просушки.

На произведенныя уже работы и заготовленные предметы истрачено слѣдующее количество лѣсовъ:

НА ЧТО ИМЕННО.	Число шт.	КАКОГО ЛѢСА.						
		Прусскаго дуба.	Курляндскаго дуба.	Голландскаго дуба.	Итальянскаго дуба.	Англійскаго тику.	Лиственицы	Кубическое содержаніе.
На киль	11	1078,7	68	145,8	—	—	—	1.292,3
На стемъ, съ книвдегед.	18	534,4	61,4	—	565,6	—	—	1.161,2
На дейдвудъ	14	248,10	234,8	773,2	186,4	—	—	1.443.
На задній ахтеръ-штев.	4	—	—	—	—	361,8	—	361,8
На передній ахтеръ-штевень	8	430,7	122,10	—	59,3	—	—	612,8
На наборъ	1387	—	—	—	39.129,6	—	—	39.129,6
На бортовые рыбины	2	—	60,3	—	—	—	—	60,3
На кильсеня	3	165,9	—	—	—	—	—	165,9
На обшивку	1247	18817,10	5049,1	—	—	18899	11.753,4	56.509,3
На бимсы	40	—	—	—	—	—	6.496,3	6.496,3

Число футоксовъ, составляющихъ наборъ фрегата, есть наименьшее, даже въ сравненіи съ числомъ ихъ на значительно меньшихъ фрегатахъ, а кубическое содержаніе ихъ почти вдвое меньше кубическаго содержанія лѣсовъ, употребленныхъ на наборъ фрегата «Александръ-Невскій», что прямо указываетъ, *какъ заключаетъ строитель*, на *достоинство заготовки итальянскаго дуба*.

Вообще же на фрегатъ предположено употребить:

На наборъ, палубные брештуки и часть штевня *италіянскій дубъ*, въ количествѣ . . .	46.731	куб.	фут.
На наружную обшивку отъ планширя и до двухъ футъ ниже грузовой ватерлиніи, а также на боковые кильсеня подъ котлами и механизмомъ и на задній старнпостъ тикъ . .	27.535	»	»
На остальныя части штевней, дейдвуды, внутреннюю обшивку, шпунтовые поясья, наружную обшивку, подъ механизмъ, въ частяхъ гдѣ требуется большой нажимъ, планширь, бимсы — о граничивающіе машинные люки, и мачты во всѣхъ декахъ, палубную настилку подъ орудія и буксирные битеньги *курляндскій* и *польскій дубъ*, смотря по тому, гдѣ требуется большая прочность и большіе размѣры связей: курляндскаго.	45.794	»	»
польскаго	63.071	»	»
На бимсы батарейныхъ палубъ, карленгсы, комельсы, кнехты, кофель-планки и проч. *красное дерево*, въ количествѣ	27.615	»	»
На стойки и внутреннее устройство — *казанскій дубъ*	21.620	»	»
На остальную часть наружной обшивки и всѣ бимсы нижней палубы — *лиственицу*. .	20.140	»	»
Итого . . .	252.506	куб.	фут.

Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ, находя нужнымъ поставить на фрегаты «**Петропавловскъ**» и «**Севастополь**» по 58 пушекъ, и имѣя въ виду замѣнить

ихъ впослѣдствіи нарѣзными орудіями, которыя легче первыхъ, а потому и число ихъ на фрегатахъ можетъ быть увеличено, изволилъ приказать прибавить нынѣ же число пушечныхъ портовъ: на шкафутѣ — по *два* на сторонѣ, и по *одному* между бизань-мачтою и широкимъ портомъ.

По приказанію Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала, одновременно съ постройкою фрегата **«Петропавловскъ»** и изъ матеріаловъ, остающихся отъ строенія этого фрегата, строится, для опыта, **Лоцманскій ботъ,** по Голландскому чертежу.

Размѣренія бота:

Длина по грузовой ватеръ-линіи		61 ф.	
Ширина безъ обшивки		18 »	6 д.
Глубина трюма		10 »	8 »
Углубленіе:	Ахтеръ-штевня	11 »	6 »
	Форъ-штевня	7 »	— »
	Разность	4 »	6 »

О механизмѣ для фрегата «Петропавловскъ».

Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ изволилъ изъявить Свое согласіе на заказъ для означеннаго фрегата механизма въ 800 силъ здѣшнему заводчику Берду, если г. Бердъ возьмется исполнитъ этотъ заказъ за выгодную для казны цѣну.

Главный инженеръ-механикъ Балтійскаго флота объявилъ, что механизмъ для фрегата «Петропавловскъ» долженъ быть изготовленъ по системѣ англійскихъ заводчиковъ Модзлея и Фильда, и долженъ быть равенъ 800 сильнымъ механизмамъ, изготовляемымъ Бердомъ для фрегатовъ «Дмитрій-Донской» и «Александръ-Невскій, съ увеличенными, противу первоначальнаго предположенія, котлами.

Стоимость каждаго изъ этихъ двухъ механизмовъ, съ увеличенными котлами, составляетъ, за силу . . . . 522 р. 15⅔ к.

За изготовленіе такого же механизма для фрегата «Петропавловскъ», г. Бердъ объявилъ крайнюю цѣну, за силу . . . . 531 » 25 »

Въ назначеніи цѣны нѣсколько выше той, за которую онъ уже изготовляетъ два такіе же механизма, г. Бердъ сослался на то что, во 1-хъ, онъ ошибочно объявилъ цѣну за увеличеніе котловъ обоихъ механизмовъ въ 35.000 р. с., тогда какъ стоимость однихъ металловъ, которые для того потребовались, простирается до 50.000 р. с., не считая работы; а во вторыхъ, въ настоящее время, какъ матеріялъ, такъ и рабочіе вздорожали.

Объявлённая Бердомъ цѣна, по 531 р. 25 коп., оказалась на 6 р. 90 к. ниже средней цѣны, по которой здѣшніе заводчики изготовляли механизмы для Морскаго Вѣдомства въ послѣдніе восемь лѣтъ; но дороже цѣнъ механизмовъ англійскихъ заводчиковъ: Пена—на 4 р. 35⅕ коп. и объявленной за изготовленіе механизма для фрегата «Петропавловскъ» Гомфрейсомъ, на 75 руб. 41⅕ коп. сер. на каждую силу, что на весь механизмъ составило бы до 60.488 р.

Принимая во вниманіе: 1) что излишекъ, испрашиваемый Бердомъ, не такъ великъ, какъ кажется, если принять въ соображеніе потерю, которую несетъ Морское Вѣдомство при переводѣ денегъ за границу, и которая, при низкомъ курсѣ, съ банкирскими издержками, составляетъ не менѣе 10%; 2) что представляется очевидно необходимымъ поддерживать наши механическія заводы постоянными заказами, дабы можно было воспользоваться ихъ содѣйствіемъ въ военное время, и 3) что только давая этимъ заводамъ постоянную, по мѣрѣ надобностей Морскаго Вѣдомства, работу, можно требовать отъ нихъ пониженія цѣны на ихъ издѣлія, Кораблестроительный Департаментъ ходатайствовалъ о заказѣ механизма для фрегата «Петропавловскъ» заводчику Берду за объявленную имъ цѣну, на что и послѣдовало разрѣшеніе г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, которое утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ, по журналу онаго 5-го Іюля 1861 года, ст. 22.118.

Контрактъ съ г. Бердомъ заключенъ 7-го Іюля. Механизмъ долженъ быть окончательно изготовленъ не позже 1-го Сентября 1863 г., а подводныя части къ 15-му Іюня того же 1863 года. Стоимость механизма составитъ 425,000 р. с. Въ число этой суммы, по 1-е Января 1862 года, выданы только задаточныя деньги, въ количествѣ 85.000 р.

Съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министер-

ствомъ, для наблюденія за изготовленіемъ этого механизма и для изученія всѣхъ работъ, относящихся до постройки судовыхъ машинъ, назначенъ на заводъ Берда, Корпуса Инженеръ-Механиковъ Прапорщикъ *Гревенсъ*, согласно его желанію, съ тѣмъ, чтобы онъ въ тоже время принималъ личное участіе въ работахъ и, на основаніи инструкціи главнаго инженеръ-механика Балтійскаго Флота, состоялъ въ его непосредственномъ распоряженіи.

7-пуш. клипера «Изумрудъ» и «Яхонтъ».

Закладка клиперовъ произведена въ присутствіи г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ: «Изумруда» — 14-го Іюня, а «Яхонта» — 2-го Августа 1861 года.

Свѣдѣнія о приступленіи къ постройкѣ этихъ судовъ, по чертежу клиперовъ «Алмазъ» и «Жемчугъ», изложены въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г., на стр. 30.

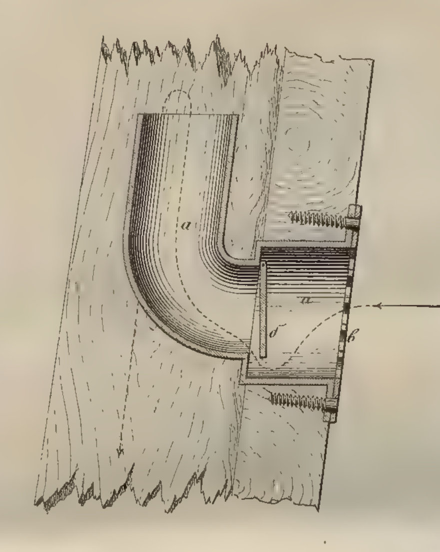
По волѣ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, постройка клипера **«Яхонтъ»** производится *съ посолкою его членовъ*.

Способъ этотъ заключается въ томъ, что деревья, составляющія корпусъ судна, напитываются солянымъ растворомъ, и, кромѣ того, соль насыпается на торцы членовъ. Соль, проникая въ волокна дерева, предохраняетъ его отъ гніенія и порчи. На клиперѣ, посолка произведена по всѣмъ открытымъ членамъ корпуса судна, какъ-то: штевней, топтимберсовъ, при внутренней кромкѣ клямсовъ каждой наборины, настоящихъ и дополнительныхъ кильсеней и подъ наружною подводною обшивкою, для чего, при спаяхъ шпангоутовъ, снимались кромки, которыя и наполнялись солью.

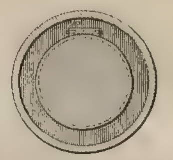
На клиперѣ же **«Изумрудъ»** предположено устроить вентиляцію, *во-первыхъ*, для вентилированія набора, и, *во-вторыхъ*, какъ это принято за правило на пароходахъ, для постояннаго, по мѣрѣ надобности, наполненія трюмныхъ отдѣленій и палубъ свѣжимъ воздухомъ.

Для достиженія сей послѣдней цѣли, необходимо: 1) провести въ трюмъ клипера съ обѣихъ оконечностей судна, мѣдныя трубы; 2) имѣть на клиперѣ одинъ ручной переносный

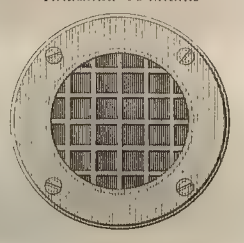
ЧЕРТЕЖЪ ВЕНТИЛЯЦІИ НА КЛИПЕРѢ „ИЗУМРУДЪ".

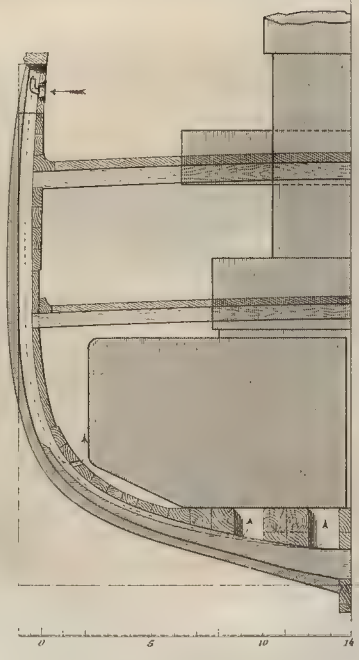


Клапанъ въ планѣ.



Рѣшетка въ планѣ





а – Мѣдная втулка въ разрѣзѣ

б – Клапанъ.

в – Рѣшетка.

Лит. Р. Гундризера

ЧЕРТЕЖЪ ВЕНТИЛЯЦІИ НА ФРЕГАТѢ „ГЕНЕРАЛЪ-АДМИРАЛЪ".

а – Труба вдоль трюма для вентиляціи

б – Труба, идущая въ шпаціи изъ трубы а.

вентиляторъ, изъ обыкновенно употребляемыхъ на Финляндскихъ судахъ: и 3) всѣ трюмныя перегородки сдѣлать, по возможности рѣшетчатыя, для того чтобы свѣжій воздухъ имѣлъ свободный доступъ во всѣ отдѣленія.

Въ отношеніи вентилированія набора необходимо, чтобы воздухъ, отъ каналовъ между среднимъ и боковыми кильсенями до планширя, могъ свободно и исключительно направляться по шпаціямъ.

Съ этою цѣлью: 1) шпаціи по возможности оставляются *незадѣланными;* пространство между раскосинами *забирается досками*, а между бимсами, гдѣ обыкновенно вставляются рѣшетки — *задѣлывается*; всѣ же связные поясья и внутренняя обшивка между добавочными кильсенями и ватервейсомъ — *проконопачиваются.* 2) Обезпечивъ такимъ образомъ свободное теченіе воздуха по шпаціямъ, вставляютъ въ оныя *мѣдныя трубы.*

Такія трубы вставлены въ бортъ Фрегата «Генералъ-Адмиралъ»; на клиперѣ «Изумрудъ», онѣ состоятъ изъ двухъ колѣнъ, изъ коихъ: вертикальное — обращено своимъ отверстіемъ вверхъ, а другое, горизонтальное, утверждено во второй сверху простѣночной доскѣ и имѣетъ отверстіе съ внутренней стороны борта. Внутри этого втораго колѣна устроенъ клапанъ, который при каждомъ ударѣ въ него воды закрывается и тѣмъ препятствуетъ дальнѣйшему входу воды въ трубу.

Къ наружному отверстію этихъ трубъ придѣлывается рѣшетка, для защиты трубъ отъ засорѣнія. *)

Работы по клиперу «Изумрудъ» доведены до $^5/_{12}$ частей его готовности, а работы по клиперу «Яхонтъ», по 5-е Декабря 1861 г. — до $^2/_6$ и стоимость сихъ послѣднихъ, вмѣстѣ съ матеріалами, составляла 116.130 р. $1^3/_4$ коп. сер.

Въ самой постройкѣ, сдѣлано много измѣненій противу правилъ, коими руководствовались въ прежнее время; но какъ эти измѣненія принадлежатъ исключительно техникѣ, то о нихъ здѣсь и не упоминается.

Относительно изготовленія для этихъ клиперовъ механизмовъ, ихъ предполагалось, какъ сказано въ отчетѣ Департа-

---

*) Для большей ясности приложены чертежи, объясняющіе устройство вентиляціи на клиперѣ «Изумрудъ» и Фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ».

мента за 1860 г. на стр. 28, заказать тому изъ здѣшнихъ заводчиковъ, который объявитъ низшую цѣну; но какъ на этихъ заводахъ, *по удостовѣренію главнаго инженеръ-механика Балтійскаго флота,* механизмы не могли быть сдѣланы ко времени готовности означенныхъ судовъ, то посему Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ разрѣшилъ, не теряя времени, заказать механизмы для клиперовъ **«Изумрудъ»** и **«Яхонтъ»**, въ 350 силъ каждый, а также для корвета *«Витязь»* въ 360 силъ, за-границею, и именно **Бельгійскому Обществу Кокериль,** цѣны котораго оказались дешевле цѣнъ англійскаго заводчика Гомфрейса на 18 р. $23^{41}/_{100}$ коп. на каждую силу, а на всѣ 1.060 силъ на 19.328 р. $14^{3}/_{5}$ коп.

Контракты по этому предмету заключены съ Обществомъ Кокериль, чрезъ посредство Адъютанта Его Императорскаго Высочества, Генералъ-Адмирала Князя *Лобанова-Ростовскаго,* съ разрѣшенія Адміралтействъ-Совѣта, по журналу 22-го марта 1861 г., ст. 22.019.

Стоимость механизмовъ составляетъ:

Для клиперовъ:	одного	463.750 франк.	
	за доставку и установку	100.000 »	
	Итого за одинъ	563.750 франк.	
	А за два	»	1.127.500 франк.
Для корвета:	за механизмъ	477.000 франк.	
	за доставку и установку	100.000 »	
	Итого	»	577.000 »
	А за всѣ три машины		1.704.500 франк.

Въ число этой суммы, которая на наши деньги, составитъ, смотря по курсу, около 485.000 р., уплачено 235.293 руб. 93 коп.

100-сильный желѣзный пароходъ «Работникъ».

Надлежащія свѣдѣнія объ этомъ пароходѣ изложены въ отчетахъ Кораблестроительнаго Департамента за 1859 (стр. 14) и 1860 г. (стр. 24).

Пароходъ окончательно собранъ и склепанъ; но спускъ его на воду и исполненіе дальнѣйшихъ работъ пріостановлены, по недоставленію машины для сего парохода, изготовленіе коей возложено Министерствомъ Финансовъ на Екатеринбургскую механическую фабрику.

По отзыву Департамента Горныхъ и Соляныхъ Дѣлъ означенная машина будетъ доставлена сюда въ навигацію 1862 г.

Но какъ означенная машина признана главнымъ инженеръ-механикомъ Балтійскаго флота не соотвѣтствующею величинѣ парохода, то, въ настоящее время, составляется соображеніе о постановленіи этой машишины на судно меньшихъ размѣреній противу парохода «Работникъ», и объ изготовленіи для сего парохода машины въ 160 силъ.

Четыре флашкоута, и деревянный килекторъ.

Въ дополненіе къ свѣдѣніямъ, помѣщеннымъ объ этихъ судахъ въ отчетѣ Департамента за 1860 г., на стр. 30 и 31, слѣдуетъ сказать, что:

1) Постройку флашхоутовъ предполагается окончить къ началу навигаціи 1862 г.; стоимость ихъ, по смѣтному исчисленію, будетъ составлять 10.780 р. сер.

2) Размѣренія килектора слѣдующія:

Длина по палубѣ		70	ф. 8	д.
Ширина съ обшивкою		23	» $4\frac{1}{2}$	»
Углубленіе	ахтеръ-штевня	6	» 9	»
	форъ-штевня	6	» —	»
Водоизмѣщеніе		160	тоннъ.	

3) Стоимость килектора будетъ простираться, по утвержденной на постройку его смѣтѣ, до 29.733 р. 82 коп., и

4) Работы по постройкѣ флашхоутовъ и килектора производятся тѣми средствами, которыя портъ можетъ удѣлять отъ другихъ, болѣе необходимыхъ работъ.

Продолжается постройка **гребныхъ судовъ**:

Въ Новомъ Адмиралтействѣ.	Размѣренія.						Стоимость по смѣтамъ.	
	Длина.		Ширина.		Глубина.			
Для Порта:	ф.	д.	ф.	д.	ф.	д.	Руб.	Коп.
Девятнадцать 2-хъ весельн. яловъ........	12	—	4	5	2	2	3.465	$54\frac{1}{2}$
Для фрегата «Дмитрій-Донской»								
20-весел. барказъ...	41	—	11	1	4	10	3.417	$9\frac{1}{4}$
14 » катеръ....	32	2	7	9	2	$9\frac{1}{2}$	1.125	$28\frac{1}{2}$
16 » »	35	—	8	9	3	2	1.271	$3\frac{3}{4}$
12 » »	32	2	8	—	3	5	1.092	$26\frac{1}{2}$
8 » вельботъ ..	30	3	6	3	2	7	582	34
4 » ялъ	19	—	5	8	2	1	337	46
16 » катеръ....	36	—	7	7	2	$6\frac{1}{2}$	827	$65\frac{3}{4}$
7 » гичка	34	—	4	4	1	$10\frac{1}{2}$	677	84
Для парохода «Онега»								
5-весел. вельботовъ два	22	—	4	10	2	—	814	За оба. $2\frac{1}{4}$
Для клипера «Алмазъ»								
14-весел. барказъ ..	30	—	8	2	3	7	1.226	$36\frac{1}{8}$
10 » катеров. 2.	28	—	7	—	2	$5\frac{1}{2}$	1.535	За оба $44\frac{7}{8}$
6 » вельбот. 2.	28	—	5	4	2	—	1.066	За оба $8\frac{1}{8}$
2 » ялъ.......	14	—	4	7	1	10	288	$82\frac{7}{8}$
На Охтѣ.								
Для фрегата «Александръ Невскій»								
22-весел. барказ. 2.	42	—	12	—	4	7	3.222	За оба $89\frac{1}{4}$
16 » катеръ...	35	—	8	9	3	2	1.255	87
14 » »	32	—	7	9	2	$8\frac{1}{2}$	1.100	$1\frac{1}{2}$
6 » ялъ	19	—	6	3	2	$4\frac{1}{2}$	475	$68\frac{1}{2}$
8 » вельбот...	35	4	5	$\frac{1}{2}$	1	$11\frac{1}{2}$	611	$45\frac{1}{4}$
14 » катеръ ...	32	—	7	9	2	$8\frac{1}{2}$	1.100	$1\frac{1}{4}$
6 » ялъ	19	—	6	3	2	$4\frac{1}{2}$	475	$68\frac{1}{2}$
6 » вельбот...	30	—	4	11	1	11	541	88
Для Директора Кораблестроительнаго Департамента.								
6-весельн. гичка..	34	—	4	9	2	—	704	$97\frac{1}{8}$
Итого.....	—	—	—	—	—	—	27.315 р.	$72\frac{1}{2}$ к.

В. ВНОВЬ СТРОЮЩІЯСЯ СУДА.

1) **Желѣзная винтовая шкуна «Алеутъ» въ 30 силъ, въ составъ судовъ Сибирской Флотиліи.**

Къ постройкѣ этой шкуны, по образцу выписанной изъ Англіи для Балтійскаго моря паровой лоцъ-шкуны **«Секстанъ»**, и съ тѣмъ непремѣннымъ условіемъ, чтобы корпусъ шкуны сдѣланъ былъ изъ русскаго желѣза, которому отдается преимущество предъ иностраннымъ, приглашались здѣшніе заводчики Бердъ и Макферзенъ.

Низшую цѣну за постройку шкуны, изъ матеріаловъ и мастеровыми подрядчика, со всею окончательною отдѣлкою, вооруженіемъ и машиною, объявилъ г. Бердъ, а именно 67.500 руб. сер.

Хотя эта цѣна выше стоимости шкуны «Секстанъ» на 8.847 руб. 50 коп., но, имѣя въ виду, что этотъ излишекъ весьма мало превышаетъ тотъ расходъ, который пришлось бы имѣть при переводѣ денегъ за границу, если бы постройка шкуны была отдана иностраннымъ заводчикамъ, а также руководствуясь Высочайшимъ повелѣніемъ о заказѣ непремѣнно въ Россіи тѣхъ судовъ и машинъ, которыя могутъ быть сдѣланы здѣсь, а не за границею, Кораблестроительный Департаментъ ходатайствовалъ о предоставленіи постройки шкуны «Алеутъ» г. Берду, на что и послѣдовало согласіе г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

Контрактъ заключенъ 10-го Іюня, а закладка шкуны произведена 14-го Ноября 1861 г.

Размѣренія шкуны:

Длина между перпендикулярами	130 ф.
Ширина	20 »
Глубина интрюма	12 »
Водоизмѣщеніе	300 тоннъ.

Для наблюденія за постройкою шкуны назначенъ Корабельный Инженеръ Прапорщикъ *Прохоровъ*, изучавшій желѣзное судостроеніе.

Шкуна должа быть окончательно изготовлена и сдана въ въ Морское Вѣдомство не позже 1-го Іюля 1862 г., для того,

чтобы она осенью того же года, могла отправиться къ берегамъ Амура, съ адмиралтейскимъ и другимъ казеннымъ грузомъ.

Въ число суммы, слѣдующей за постройку шкуны по 1-е Января 1862 года, выданы только задаточныя деньги, въ числѣ 33.750 руб. сер.

2) *Разрѣшено построить*:

а) 17 пушечный винтовой корветъ «**Аскольдъ**» въ 360 силъ, по чертежу строющагося въ Финляндіи корвета «**Витязь**».

Высочайшее соизволеніе на построеніе корвета «Аскольдъ», вмѣсто фрегата того же имени, какъ не заслуживающаго тимберовки, послѣдовало 19-го Іюня 1861 года.

Корветъ назначено построить изъ *курляндскаго* и *прусскаго дуба*, съ частью *тика* и *лиственицы* и съ употребленіемъ на нагельное деревянное крѣпленіе *американской акаціи*.

Размѣренія корвета:

Длина между парпендикулярами.	225 ф.	
Ширина безъ обшивки	38 »	6 д.
Глубина интрюма	21 »	7 »
Углубленіе кормы	19 »	3 »
Углубленіе носа	17 »	3 »

Объявленіе о предположеніи построить сей корветъ, съ подряда, распубликовано было въ здѣшнихъ и московскихъ газетахъ, съ цѣлью прежде отдачи подряда, занимающемуся постройкою военныхъ судовъ Почетному Гражданину Кудрявцеву, вызвать на конкуренцію съ нимъ другихъ лицъ, которыя пожелали бы принять настоящую операцію на себя.

Въ тоже время составлены были соображенія о полной стоимости корвета, съ окончательною отдѣлкою, по всѣмъ частямъ, вооруженіемъ и гребными судами, и проэктъ контракта; а отъ Кораблестроительнаго Техническаго Комитета получена была спесификація и чертежи.

Прежде приступленія къ торгамъ, проэктъ контракта, чертежи и спесификація, препровождены были на разсмотрѣніе Свиты Его Императорскаго Величества Контръ-Адмирала Попова, изъ замѣчаній котораго на эти данныя, многія приняты

къ исполненію: *по контракту* — Кораблестроительнымъ Департаментомъ, а *по спецификаціи* — Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ.

Ни въ день торга, ни на переторжку никого желающихъ торговаться изустно не явилось; въ день же переторжки получено одно запечатанное объявленіе, отъ Почетнаго Гражданина Кудрявцева, который принималъ на себя постройку корвета за 390.000 р. с., менѣе смѣтнаго исчисленія только на 1.211 руб. 26¼ коп. сер.

Въ слѣдъ за тѣмъ, Почетный Гражданинъ Кудрявцевъ подалъ записку, въ которой, указывая, что нѣкоторыя смѣтныя цѣны на матеріалы ниже цѣнъ, существующихъ на тѣ же матеріалы въ частной продажѣ, въ особенности на красное дерево; а также, что нѣкоторые матеріалы, по сравненію съ расходомъ оныхъ на другихъ, построенныхъ имъ судахъ, исчислены въ смѣтѣ въ количествѣ меньшемъ противу дѣйствительной надобности, просилъ Кораблестроительный Департаментъ сдѣлать по этому зависящія отъ него распоряженія.

Препроводивъ эту записку въ Кораблестроительный Техническій Комитетъ, Департаментъ, съ своей стороны, въ видахъ удешевленія постройки корвета, просилъ Комитетъ войти въ соображеніе, не окажется ли возможнымъ, безъ вреда прочности и качествамъ корвета, замѣнить нѣкоторые цѣнные лѣса, назначенные по смѣтѣ, менѣе дорогими, какъ напримѣръ: бимсы сдѣлать изъ дуба, вмѣсто краснаго дерева, а на подводную обшивку употребить, вмѣсто тику, лиственицу, которая имѣется въ здѣшнемъ адмиралтействѣ въ достаточномъ количествѣ.

Комитетъ нашелъ возможнымъ сдѣлать бимсы изъ дуба, а обшивку изъ лиственицы и дуба, что и было утверждено г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

Эти измѣненія, вмѣстѣ съ освобожденіемъ подрядчика отъ обязанности снабдить корветъ нѣкоторыми вещами, не входящими въ составъ корпуса и отпускомъ лиственицы отъ казны, уменьшили итогъ смѣты на постройку корвета, на 18.313 р. 86½ коп.

По объявленіи объ этомъ г. Кудрявцеву и вслѣдствіе убѣжденія понизить просимую имъ сумму, онъ согласился уменьшить ее до 350.000 р. сер., т. е. на 28.847 р. 39¾ к. сер. дешевле

смѣтнаго исчисленія; но отказался отъ дальнѣйшаго пониженія этой суммы.

Вслѣдствіе сего, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, по журналу 15-го Ноября 1861 г. ст. 22.275, заключенъ съ подрядчикомъ Кудрявцевымъ контрактъ, на построеніе корпуса означеннаго корвета, спускъ его на воду и полную его отдѣлку, по всѣмъ мастерствамъ, изъ собственныхъ его, подрядчика лѣсовъ, металловъ и всѣхъ другихъ матеріаловъ, а также его инструментами и всѣми другими его же средствами, которыя при этомъ понадобятся, съ отпускомъ отъ казны, *въ мѣрѣ дѣйствительной надобности*, мѣди и мѣдныхъ листовъ и гвоздей, для крѣпленія и обшивки подводной части, а также лиственицы.

Мѣдь и лиственичные лѣса будутъ находиться въ непосредственномъ вѣдѣніи назначеннаго отъ Конторы надъ С. Петербургскимъ портомъ лица, которое обязано будетъ дать въ расходѣ этихъ матеріаловъ надлежащій отчетъ, на общемъ основаніи.

Надсмотрщики и указатели будутъ даны отъ казны по тѣмъ только мастерствамъ и въ томъ числѣ, какъ это найдено будетъ необходимымъ портовымъ начальствомъ.

Корветъ будетъ строиться на Охтенской верфи, въ томъ элингѣ гдѣ строился фрегатъ «Александръ-Невскій». Всѣ работы, необходимыя для спуска корвета на воду, должны быть окончены къ 15 Іюля 1863 г., и корветъ долженъ быть окончательно отстроенъ — къ 1-му Маю 1864 года.

Строителемъ корвета назначенъ Корабельный Инженеръ Штабсъ-Капитанъ *Шведе*, строившій фрегатъ «**Ослябя**».

Корветъ разрѣшено построить съ подряда, а не казенными средствами, съ цѣлью не уменьшать недостаточные еще запасы корабельнаго лѣса здѣшняго адмиралтейства, въ видахъ обезпеченія будущихъ судостроительныхъ работъ хорошо просушеннымъ и вылежавшимся лѣсомъ.

Механизмъ на корветъ предполагается поставить тотъ, который былъ на фрегатѣ «**Аскольдъ**», по тщательномъ пересмотрѣ механизма на Кронштадскомъ пароходномъ заводѣ.

б) **Парусную шлюпку**, съ выдвижнымъ килемъ.

Шлюпка предназначается въ призъ отъ Морскаго Вѣдом-

ства, для гонки судовъ С. Петербургскаго Рѣчнаго Яхтъ Клуба, имѣющей быть въ 1862 году.

Высочайшее соизволеніе, на учрежденіе сихъ призовъ, ежегодно, изъ гребнаго или небольшаго паруснаго судна, послѣдовало 14 Марта 1860 г., по ходатайству Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала и первымъ таковымъ призомъ, въ 1860 году, была гичка Его Высочества.

На гонку 1862 г. назначено построить именно упомянутую шлюпку, а не другое какое либо судно, по ходатайству Командора Клуба; шлюпка будетъ построена по чертежу лучшихъ судовъ этого рода, употребляемыхъ для гонокъ въ Англіи, а самая постройка будетъ производиться при здѣшнемъ портѣ, для того чтобы члены клуба, прослѣдивъ постройку шлюпки отъ начала до конца, могли ознакомиться съ этого рода судостроеніемъ.

Въ Англіи, такая шлюпка, съ принадлежностью и вооруженіемъ, стоитъ, смотря по величинѣ и дереву, изъ котораго построена, отъ 54 до 81 фун. стер., что, на наши деньги, составитъ до 510 руб. сер.

Обыкновенно такого рода шлюпки строятся изъ сосны, для легкости.

КРОНШТАДТСКІЙ ПОРТЪ.

А. СУДА, ОКОНЧАТЕЛЬНО ОТДѢЛАННЫЯ ВЪ 1861 ГОДУ.

1) **111-ти пушечный корабль «Императоръ Николай I».**

Въ теченіи 1861 г. корабль достроивался и отдѣлывался. По окончаніи работъ, которыя должны были быть произведены на кораблѣ по корпусу и по установкѣ механизма во время нахожденія корабля въ докѣ, онъ выведенъ былъ изъ дока 27 Мая.

При этомъ обстоялъ въ грузу:

форъ штевнемъ . .	16 ф. 2 д.
ахтеръ штевнемъ.	20 » — »

Для установки машины присланы были заводчиками (Гомфрейсъ и Тенантъ) механикъ *Гардингъ*, съ установщиками и мастеровыми.

По установкѣ машины, 10 Октября 1861 г. была произведена ей проба, особою коммисiею изъ командира корабля, членовъ Кораблестроительнаго Техническаго Комитета и главнаго инженеръ-механика Балтiйскаго флота.

При пробѣ: Корабль обстоялъ въ грузу: ахтеръ-штевнемъ 24 ф. 8 д., форъ-штевнемъ 21 ф. 10 д.

Имѣлъ наибольшее число оборотовъ, винта, при давленiи пара въ 16 фунтовъ, 66.

Среднiй ходъ $10\frac{3}{4}$ узловъ.

Машина дѣйствовала вообще исправно и, если бы кочегары поддерживали паръ постоянно на 20 фунтахъ, то скорость хода корабля дошла бы до $11\frac{1}{4}$ узловъ.

На основанiи этихъ результатовъ, Кораблестроительный Техническiй Комитетъ призналъ механизмъ корабля «Императоръ Николай I», вполнѣ удовлетворительнымъ.

Какъ запасный винтъ еще не сдѣланъ, то согласно съ мнѣнiемъ главнаго инженеръ-механика, предложено заводчикамъ отлить таковой винтъ, съ перемѣнными лопастями, дабы можно было измѣнять его шагъ, и съ тѣмъ, чтобы шагъ запаснаго винта былъ на 18 дюймовъ болѣе настоящаго и чтобы винтъ имѣлъ одну запасную лопасть.

По осмотрѣ механизма, послѣ пробы онаго, оказались въ холодильникѣ трещины, въ паровыхъ цилиндрахъ большiя царапины, а на штокѣ пароваго поршня, во всю длину его хода, глубокiя борозды.

Прежде сообщенiя своего заключенiя объ этихъ поврежденiяхъ, главный инженеръ-механикъ Балтiйскаго флота, нашелъ нужнымъ потребовать отъ заводчиковъ объясненiя. Заводчики отозвались, что трещины въ холодильникѣ должно отнести къ излишнему напряженiю металла, во время его охлажденiя послѣ отливки; что эти трещины, какъ заводчики полагаютъ, не будутъ имѣть вреднаго влiянiя на успѣшное дѣйствiе машины; что точно такое же поврежденiе холодильника случилось въ изготовленной ими же машинѣ для англiйскаго фрегата *Ливерпуль*, и для исправленiя онаго треснувшiя части скрѣплены были мѣдными планками, каковое средство они предлагаютъ употребить и на кораблѣ «Императоръ Николай I».

Что же касается до царапинъ въ цилиндрахъ и на штокѣ пароваго поршня, то, судя по описанію механика Гардинга, устанавливавшаго механизмъ на корабль, заводчики полагаютъ, что, при дальнѣйшей службѣ машины, царапины тѣ изгладятся сами собою.

Отзывъ сей былъ сообщенъ на заключеніе главнаго инженеръ Механика Балтійскаго Флота, который увѣдомилъ, что онъ осмотрѣлъ холодильникъ и нашелъ, что оказавшіяся въ немъ трещины дѣйствительно произошли отъ напряженія металла, во время его охлажденія; что царапины на цилиндрѣ и клапанѣ не важны, и произошли вѣроятно зимою, во время нахожденія этихъ частей механизма на стѣнкѣ гавани, не смотря на то, что были приняты всѣ мѣры къ ихъ сбереженію.

По сему г. Ламбертъ полагаетъ пригласить заводчиковъ исправить означенныя поврежденія, предваривъ ихъ, что на ихъ отвѣтственности останется замѣна настоящаго холодильника другимъ, если бы онъ по исправленіи оказался впослѣдствіи негоднымъ для службы.

Окончательнаго распоряженія по этому предмету еще не послѣдовало.

Столярныя работы, отдѣлка каютъ и изготовленіе мебели для корабля производились столярнымъ мастеромъ Дейстеромъ, за 27.000 руб.

Работы эти не совсѣмъ еще окончены, потому, что установка каютныхъ щитовъ на корабль, по распоряженію Главнаго Командира Кронштадтскаго порта, во избѣжаніе порчи въ зимнее время, отложена до весны 1862 г.

Въ счетъ условленной платы, Дейстеру выдано 24.187 р., а остальные удержаны до окончанія работъ.

Окончательной стоимости корабля «Императоръ Николай I», въ настоящее время, еще нельзя опредѣлить, по не полученію отъ конторы надъ Кронштадтскимъ портомъ нѣкоторыхъ необходимыхъ для того данныхъ.

2) **45-пушечный фрегатъ «Ослябя».**

Фрегатъ выведенъ изъ дока 27-го Мая 1861 г., а отправился въ заграничное плаваніе 25-го Октября 1861 г.

Свѣдѣнія, объ обстоятельствахъ, сопровождавшихъ постройку фрегата, а также о его механизмѣ, изложены въ от-

четахъ Кораблестроительнаго Департамента за 1858 г. (стр. 4) 1859 (стр. 11) и 1860 г. (стр. 12 — 14).

Столярныя работы, меблировка и устройство каютъ на фрегатѣ, произведены столярными мастерами Дейстеромъ и Шмидтомъ за 18.000 р. с. и, по акту Коммисіи, свидѣтельствовавшей эти работы, онѣ найдены исполненными *прочно* и *съ большею тщательностію.* А потому съ контрагентами сдѣланъ окончательный расчетъ, при чемъ выданы, остальныя слѣдовавшія имъ 5.000 руб., въ число 18.000.

Установка механизма производилась заводчиками (Карръ и Макферзенъ) не успѣшно, и Департаментъ вынужденъ былъ неоднократно напоминать имъ о принятіи мѣръ къ болѣе исправному окончанію ихъ контрактныхъ обязанностей, а отъ г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ поручено было состоящему при немъ по особымъ порученіямъ Капитанъ-Лейтенанту *Верещагину* слѣдить за ходомъ работъ на самомъ заводѣ.

Хотя заводчики положительно обѣщали окончить механизмъ къ концу Августа, объяснивъ, что всѣ затрудненія и остановки происходятъ отъ того, что механизмъ былъ начатъ и продолжаемъ не на ихъ заводѣ, а потому при установкѣ, потребовалъ многихъ передѣлокъ, сообразно съ новѣйшими усовершенствованіями въ машинахъ, но обѣщанія своего не сдержали; а потому въ Сентябрѣ мѣсяцѣ, Кронштадтскій портъ приступилъ къ окончанію нѣкоторыхъ работъ по механизму, *на счетъ заводчиковъ.*

18-го Октября фрегатъ приступилъ къ испытанію машины, которая первоначально дѣйствовала удовлетворительно, дѣлая, на полномъ ходу, до 60 оборотовъ въ минуту, но вслѣдъ за тѣмъ лопнулъ эксцентрикъ, дѣйствіе машины прекратилось и фрегатъ возвратился на Кронштадтскій рейдъ подъ парусами.

Къ исправленію эксцентрика приступлено было немедленно, и 25 Октября произведена была вторичная проба, при чемъ фрегатъ имѣлъ углубленіе форъ-штевнемъ 20 фут., ахтеръ-штевнемъ 21 фут. 6 дюйм., число оборотовъ въ минуту было отъ 55 до 57, давленіе пара 15 фунтовъ, индикаторная сила 889 лошад. силъ, скорость же хода 9,73 узла.

Машина и котлы дѣйствовали удовлетворительно и, по заключенію главнаго инженеръ-механика Балтійскаго флота,

скорость хода судна дойдетъ до $10\frac{1}{2}$ узловъ, при болѣе благопріятныхъ обстоятельствахъ относительно углубленія фрегата и когда машина обойдется.

Фрегатъ, прямо съ пробы, отправился въ море, по назначенію; а для удостовѣренія въ качествѣ, и удовлетворительности механизма, и для испытанія онаго въ морскомъ плаваніи, на пути фрегата до Ревеля, его сопровождалъ членъ Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, Инженеръ-Механикъ Капитанъ *Эшапаръ*, который донесъ, что фрегатъ дошелъ до Ревеля благополучно, хотя заводчиками и не были еще совершенно окончены всѣ требовавшіяся отъ нихъ работы; что подъемъ и спускъ рамы съ винтомъ, а также и перемѣна шага винта сопряжены съ нѣкоторыми затрудненіями, и что, во время перехода фрегата, часто попадала вода въ паровые цилиндры, въ такомъ количествѣ, что приходилось даже продувать и останавливать машину.

Главный инженеръ-механикъ призналъ возможнымъ нѣкоторыя подѣлки, слѣдовавшія по контракту, но еще не оконченныя, отмѣнить, какъ ненужныя и объяснилъ, что если и потребно сдѣлать какія либо улучшенія, необходимость которыхъ ощущается нынѣ при плаваніи фрегата, а также упростить способъ подвятія рамы и винта, то это должно быть предоставлено усмотрѣнію командира фрегата.

Что же касается до попаданія воды въ котлы, то это происходитъ, какъ отъ несовершенной еще чистоты котловъ, которая достигается не прежде какъ послѣ нѣкотораго времени употребленія ихъ, такъ равно и отъ недостатка опытности машинистовъ и качегаровъ, но что можно вполнѣ надѣяться, что, коль скоро котлы будутъ чище, а машинисты и кочегары привыкнутъ къ котламъ, бурленіе воды прекратится.

Изъ донесенія командира фрегата «**Ослябя**» видно, что машина, ввѣреннаго ему судна, на пути въ Англію, при постоянно сильныхъ противныхъ вѣтрахъ, *доходившихъ до шторма*, дѣйствовала *весьма удовлетворительно*.

На заводчикахъ лежитъ двухгодовая отвѣтственность за механизмъ, съ залогомъ ровнымъ $\frac{1}{10}$ части стоимости всего механизма.

Въ 1861 году по механизму заводчикамъ выдано	5.928 р. 75 к.
А до 1861 года	133.357 » 50 »
Итого.	139.286 р. 25 к.
За тѣмъ остается уплатить	43.443 р. 25 к.

3) **17-пушечный корветъ «Богатырь».**

О построеніи корвета въ С.-Петербургѣ, съ подряда, Почетнымъ Гражданиномъ Кудрявцевымъ, имѣются надлежащія свѣдѣнія въ отчетахъ Кораблестроительнаго Департамента за 1859 (стр. 8) и 1860 г. (стр. 14).

Корветъ строился и окончательно отдѣлывался подъ наблюденіемъ Корабельнаго Инженера Капитана *Коршикова.*

Изъ Петровскаго дока въ Кронштадтѣ, корветъ выведенъ былъ 27-го Мая, а отправился въ дальнее плаваніе 9-го Октября 1861 года.

Въ отчетѣ Департамента за 1860 г. сказано, что стоимость корпуса корвета составитъ 357.290 р. с.

Между тѣмъ, въ слѣдствіе принятой при строеніи корвета французской системы крѣпленія, выковка желѣзныхъ кницъ и наугольниковъ обошлась на 1.032 р. 35¼ коп. болѣе противу той суммы, на которую подрядчику слѣдовало сдѣлать кницъ на свой счетъ.

На эту сумму увеличилась стоимость корпуса корвета, противу первоначальнаго предположенія, и составляетъ нынѣ 358.322 руб. 35¼ коп.

По случаю назначенія корвета въ отрядъ судовъ, отправлявшихся въ Восточный океанъ, подъ начальствомъ Свиты Его Императорскаго Величества Контръ-Адмирала *Попова*, окончательная отстройка и отдѣлка корвета въ Кронштадтѣ, производилась подъ наблюденіемъ Контръ-Адмирала Попова.

Механизмъ, для корвета «Богатырь», въ 360 силъ, изготовленъ на здѣшнемъ заводѣ Берда.

Объ изготовленіи механизма имѣются свѣдѣнія въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г. на стр. 15.

Расчетъ съ заводчикомъ оконченъ. Стоимость механизма,

считая и новые котлы, вмѣсто прежнихъ, сданныхъ къ порту, составляетъ 247.934 руб. 41 коп.

При пробѣ механизма 29-го Августа 1861 г., онъ оказался совершенно удовлетворительнымъ, для плаванія судна.

Машина дѣлала до 61 оборота въ минуту, при давленіи пара 15 фунтовъ на квадратный дюймъ; индикаторная сила, полученная при пробѣ, составляла 991 лошад. силу; скорость хода была до 10.909 узловъ.

На пути корвета въ Англію, оказалось повреждение въ паровыхъ котлахъ его механизма.

По сему случаю Контръ-Адмиралъ Поповъ донесъ, что, по освидѣтельствованіи котловъ, найдено, что металлъ, изъ котораго они сдѣланы, хорошъ, работа вообще удовлетворительна, но что случившееся повреждение слѣдуетъ отнести къ недостаточному количеству связей, положенныхъ для скрѣпленія котловъ, по назначенію составителя проекта.

Отъ 10-го Декабря командиръ корвета донесъ, что исправленіе котловъ окончено.

4) *Въ отчетѣ Департамента за 1860 г. (стр. 32) сказано, что установка механизмовъ на корабли* «**Цесаревичъ**» и «**Синопъ**» *приводится къ концу.*

При пробѣ этихъ механизмовъ, произведенной 9-го Іюня 1861 г., получены слѣдующіе результаты:

Машина корабля «**Синопъ**», при давленіи пара 11 ф. на квадратный дюймъ, дѣлала въ минуту 43 оборота; скорость хода была 10.375 узловъ. Вообще машина дѣйствовала удовлетворительно и при возвышеніи пара дѣлала до 52 оборотовъ.

Машина корабля «**Цесаревичъ**», при давленіи пара 19 фунт. на квадратный дюймъ, дѣлала въ минуту отъ 51 до 53 оборотовъ, а скорость хода судна была 11.234 узла.

Подробныя свѣдѣнія объ испытаніи этихъ двухъ механизмовъ, во время практическаго плаванія кораблей, лѣтомъ 1861 г. въ эскадрѣ Контръ-Адмирала *Беренса*, имѣются въ отчетѣ Адмирала, о плаваніи его эскадры.

Стоимость машинъ составляетъ 47.800 фун. стер. за каждую, а обѣ, съ доставкою ихъ (3.500 ф. ст.) 99.100 фун. стер., или 693.600 руб. сереб.

Сверхъ того были наняты въ Англіи мастеровые, для установки механизмовъ въ суда.

Свѣдѣній о расходѣ, произведенномъ по удовлетворенію жалованьемъ этихъ мастеровыхъ, еще недоставлено Конторою Кронштадтскаго Порта.

5) *Въ 1861 г., при Кронштадтскомъ портѣ, построены:*

а) **Четыре безпалубные грузовые бота.**

Размѣренія ботовъ:

Длина между перпендикулярами	46 ф.
Ширина	13 » 6 д.
Глубина	5 » »

Бота построены при шлюпочномъ мастерствѣ Кронштадтскаго Порта, изъ сосновыхъ и частію лиственичныхъ лѣсовъ, съ желѣзнымъ крѣпленіемъ; стоимость ботовъ составляетъ 8.158 руб. 44 к. сер.

б) Слѣдующія **гребныя суда:**

Для Государя Императора 16-ти весельный *катеръ*, для Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала: 8-ми вес., и 2-хъ вес. *гички* и 7-ми вес. *шлюпка*, по чертежу шлюпки Императора Петра I, для Главнаго Командира Кронштадтскаго Порта 18-ти вес. *баржа* и *рыбацкій ботъ*; и для судовъ Флота: *барказовъ* 2, *катеровъ*—10, *вельботовъ*—4 и *яловъ*—5.

Б. СУДА ПОСТРОЙКА КОИХЪ ПРОДОЛЖАЕТСЯ:

1) **58-пуш. фрегатъ «Севастополь».**

Свѣдѣнія объ основаніяхъ, на коихъ производится постройка сего фрегата, а также о его механизмѣ, изложены въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г. на стр. 33—35.

Закладка фрегата, въ присутствіи Главнаго Командира Кронштадтскаго Порта, произведена 16-го Марта 1861 г.

По приказанію Его Императорскаго Высочества Ге-

нералъ-Адмирала, фрегатъ строится съ посолкою его членовъ, а самое соленіе производится по указаніямъ Вице-Адмирала *фонъ-Шанца.*

Постройка фрегата доведена до $^1/_2$ его готовности.

По 1-е Января 1862 г., подрядчику уплачено:

Въ задатокъ	111.596 р. 41 к.
За исполненныя работы	223.192 » 82 »
Итого . . .	334.789 р. 23 к.

За тѣмъ такую же сумму остается уплатить, до полной контрактной суммы, т. е. до 669.578 р. 48 к.

АРХАНГЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

А. СУДА, ОКОНЧЕННЫЯ ПОСТРОЙКОЮ ВЪ 1861 г.

1) **53-пушечный фрегатъ «Пересвѣтъ».**

Свѣдѣнія о постройкѣ этого фрегата, его размѣреніяхъ, обстоятельствахъ сопровождавшихъ спускъ, о килеваніи фрегата и о его механизмѣ, изложены въ отчетахъ Кораблестроительнаго Департамента за 1859 (стр. 16) и 1860 г. (стр. 35 — 41).

Исправленіе поврежденій, полученныхъ фрегатомъ, при его спускѣ, стоило — 13.033 р. 87 коп.

Фрегатъ зимовалъ въ рѣчкѣ Маймаксѣ.

Для предохраненія фрегата отъ напора льда были устроены палы, ледорѣзъ и боны, съ употребленіемъ на это лѣсовъ и другихъ матеріаловъ на 640 р. 71 коп.

По вскрытіи р. Маймаксы и Двины фрегатъ приведенъ былъ въ портъ, на буксирѣ двухъ частныхъ пароходовъ, за 100 руб. сер.

Проводка фрегата за баръ потребовала особыхъ мѣръ и приспособленій, такъ какъ на барѣ и при наибольшемъ возвы-

шеніи воды, глубина доходитъ до 15 ф. 2 д., а фрегатъ сидѣлъ форъ-штевнемъ 15 ф. 6 д., а ахтеръ-штевнемъ 19 ф. 6 д. Первоначально подведены были подъ фрегатъ четыре проводочныхъ бота, по два съ каждой стороны фрегата.

Когда стали выкачивать воду изъ ботовъ и фрегатъ поднялся до 15 ф. 9 д., всѣ усилія поднять его выше оказались тщетными: сооруженія, служившія для постановки фрегата на бота, стали выходить изъ своихъ мѣстъ и ломаться, такъ что оказалось необходимымъ снять фрегатъ съ ботовъ и ждать слѣдующихъ сизигійныхъ водъ.

Въ этотъ разъ, кромѣ ботовъ, подъ корму фрегата подведено было вновь построенное судно для землечерпательной машины, а къ подъемнымъ ботамъ придѣланы фальшборты, чтобы, съ большею безопасностію, ихъ можно было погрузить, по возможности, глубже и тѣмъ увеличить подъемную ихъ силу.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, всему подъемному сооруженію даны были капитальные размѣры и самое тщательное скрѣпленіе; фрегатъ же былъ облегченъ снятіемъ съ него всего балласта, цѣпныхъ канатовъ и якорей, рангоута (кромѣ мачтъ) и всего остальнаго груза, до мелочей. На немъ было оставлено только 150 человѣкъ команды, съ провизіей на 2 сутокъ и одинъ якорь съ пеньковымъ канатомъ.

Этими мѣрами фрегатъ, съ большимъ трудомъ, поднятъ былъ до углубленія: форъ-штевнемъ — 14 ф. 3 д. и ахтеръ-штевнемъ — 14 ф. 4 д.

Въ этомъ грузу фрегатъ благополучно перешелъ баръ на на буксирѣ пароходовъ *Соломбала* и двухъ частныхъ, коимъ заплачено 50 рублей.

Стоимость матеріаловъ, употребленныхъ на приспособленія для поднятія фрегата, составляетъ 2.499 р. 52¼ коп.

По совершенномъ изготовленіи и снабженіи фрегата всѣмъ слѣдующимъ для предстоявшаго ему плаванія, онъ, 18-го Іюля, отправился въ Кронштадтъ, куда и прибылъ 29-го Августа, а 15-го Октября введенъ въ докъ Петра I.

На немъ предстоитъ: оба ахтеръ-штевня и заднюю кормовую килевую штуку перемѣнить; перенести фундаменты подъ котлы и механизмы; произвести дефектныя работы, оконопатить фрегатъ и обшить его мѣдью.

Къ работамъ приступлено.

На пути отъ Архангельска до Кронштадта, на фрегатѣ находились Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Штабсъ-Капитанъ *Большаковъ* (строитель фрегата) и Прапорщикъ *Гагаринъ*.

Подъ наблюденіемъ перваго изъ этихъ офицеровъ, которому лучше другихъ извѣстны поврежденія фрегата, производятся работы по исправленію его въ докѣ, а второй участвуетъ въ этихъ работахъ въ качествѣ помощника г. Большакова и вмѣстѣ съ тѣмъ, чтобы ознакомиться съ кораблестроительными работами Кронштадскаго и С.-Петербургскаго портовъ.

О механизмѣ фрегата.

По контракту, заводчики Карръ и Макферсонъ должны были окончательно изготовить машину для установки на фрегатъ къ 21-му Іюля 1861 г.; но этого не исполнили, и по отзыву главнаго инженеръ-механика Балтійскаго флота г. Ламберта, механизмъ и котлы не могутъ быть совершенно окончены ранѣе Марта мѣсяца 1862 года.

Въ виду таковой просрочки Департаментъ, на основаніи контракта, распорядился о пріостановленіи выдачи заводчикамъ заработанныхъ ими денегъ, обративъ оныя на пополненіе полученныхъ ими впередъ задаточныхъ денегъ.

На таковое распоряженіе Департамента заводчики принесли жалобу, въ коей объяснили, что неисправность ихъ главнѣйше произошла отъ того, что г. Ламбертъ потребовалъ переливки цилиндра, въ которомъ, при отливкѣ, не по винѣ завода, но единственно отъ случайности, оказался нѣкоторый, вовсе не существенный недостатокъ; что механизмъ ими почти уже совершенно оконченъ, хотя фрегатъ и не въ состояніи принять его.

По сему заводчики ходатайствовали о продолженіи производства имъ платежей, безъ примѣненія къ нимъ мѣръ, постановленныхъ въ контрактѣ на случай ихъ неисправности, такъ какъ она не влечетъ за собою ни какихъ убытковъ для казны.

Г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ, принявъ во вниманіе, что неисправность заводчиковъ не влечетъ за собою остановки въ изготовленіи фрегата къ плаванію; что механизмъ почти оконченъ, и что какъ исполненіе заказа, такъ выданная

по оному ссуда достаточно обезпечены представленнымъ въ залогъ заводомъ, оцѣненнымъ свыше 300 т. р., нашелъ возможнымъ, въ видахъ споспѣшествованія заводчикамъ къ успѣшнѣйшему окончанію контрактныхъ обязанностей, не останавливать выдачи слѣдующихъ имъ платежей.

Согласно сему разрѣшенію, Департаментомъ выданы заводчикамъ первые *два* платежа, при чемъ удержаны съ нихъ пропорціональныя части въ счетъ узаконеннаго штрафа, который опредѣлится лишь при окончательномъ расчетѣ.

Эти распоряженія утверждены Адмиралтействъ-Совѣтомъ, по журналу 29-го Ноября 1861 г. ст. 22. 292.

Всего по изготовленію механизма для фрегата «Пересвѣтъ» выдано:

Въ задатокъ	69.249 р. 33 к.
За произведенныя работы	60.406 р. 88 к.
Итого	129.656 р. 21 к.
Остается уплатить, не исключая штрафныхъ денегъ	78.091 р. 79 к.

2) **Пожарный ботъ.**

Спущенъ на воду 5-го Іюля 1861 года.

Размѣренія, а также свѣдѣнія о постройкѣ сего бота имѣются въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г. стр. 42.

Постройка бота, съ механизмомъ и трубою, стоитъ 5.099 руб. 33½ коп.

Труба, при дѣйствіи механизмомъ людьми, выбрасываетъ воды около 34 ведръ въ минуту, на высоту до 7-ми саженъ.

3) **Гребныя суда:** 14 вес. катеръ для парохода «Соломбала».

6-ти вес. вельботъ для Главнаго Командира Архангельскаго порта, и 4-хъ весельная гичка для шкуны «Задорная».

Б. СУДА, ПОСТРОЙКА КОТОРЫХЪ ПРОДОЛЖАЕТСЯ.

1) **Винтовая шкуна «Полярная Звѣзда».**

Въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г., на стр. 42, изложены свѣдѣнія и цѣль, съ которою строится это судно, а также о самой постройкѣ и о механизмѣ, который будетъ поставленъ на шкуну.

Хотя её предполагалось спустить на воду въ 1861 году, но въ этомъ не успѣли, по случаю значительныхъ работъ, которыя пришлось выполнить по фрегату «Пересвѣтъ».

Постройка шкуны доведена до $^5/_6$ частей ея готовности.

За откомандированіемъ Строителя шкуны Штабсъ-Капитана *Большакова* въ Кронштадтъ, работы по постройкѣ шкуны производятся подъ наблюденіемъ Корабельнаго Инженера Прапорщика *Панова*.

2) **Гребныя суда:** для шкуны «Полярная Звѣзда», 10-весельный полубарказъ; 4 вес. гичка, и 2 вес. ялъ.

По случаю упраздненія главнаго порта въ Архангельскѣ постройку новыхъ судовъ, поименованныхъ въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 годъ, на стр. 43, приказано не предпринимать.

НИКОЛАЕВСКІЙ ПОРТЪ.

Суда, спущенныя на воду и окончательно отдѣланныя въ 1861 году.

1) **2-пушечный пароходъ «Алушта».**

Спущенъ на воду 5-го Апрѣля 1861 г.

Свѣдѣнія объ обстоятельствахъ, сопровождавшихъ постройку этого судна, изложены въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г., на стр. 44.

Тамъ же сказано и о механизмахъ какъ этого парохода, такъ и парохода «**Четырдагъ**», одинаковыхъ размѣреній съ первымъ.

Въ 1861 году машины установлены на оба парохода, а самые пароходы окончательно отдѣланы по всѣмъ частямъ, вооружены и уже находились въ плаваніи.

При испытаніи машинъ, онѣ признаны *удовлетворительными* и разсчетъ за нихъ съ заводчиками *оконченъ*.

Здѣсь слѣдуетъ сказать и о результатахъ испытанія машинъ на корветахъ «**Ястребъ**» и «**Кречетъ**».

При давленіи пара 15 фунт. и болѣе, машины дѣлали до 68 оборотовъ въ минуту, корветы шли по 9 узловъ въ часъ.

Окончательный разсчетъ съ купцомъ Рафаловичемъ, строившимъ эти четыре судна, еще не сдѣланъ, потому что еще продолжается пріемка отъ него лѣса, оставшагося отъ постройки означенныхъ судовъ.

Обстоятельства этого дѣла суть слѣдующія:

По контракту, заключенному съ Рафаловичами на построеніе означенныхъ корветовъ и пароходовъ, положено было, что, по отстройкѣ этихъ судовъ и по пріемѣ оныхъ въ казну, имѣющіе остаться у подрядчиковъ лѣса и матеріалы, годные къ употребленію, должны быть сданы въ казну, на адмиралтейскій бракъ, по цѣнамъ, кои тогда будутъ существовать по Черноморскому Управленію, съ уступкою 6%, и съ тѣмъ, чтобы весь таковой пріемъ не составлялъ болѣе 10% полной подрядной суммы.

На семъ основаніи Рафаловичи предъявили къ сдачѣ лѣсовъ и матеріаловъ, оставшихся у нихъ отъ постройки корветовъ и пароходовъ, на 58 т. руб. сер., т. е. на всѣ 10% полной подрядной суммы.

Какъ означенныя деньги въ смѣту 1861 года внесены не были, то этотъ расходъ, по журналу Адмиралтействъ-Совѣта 21-го Декабря 1860 г. ст. 21.909, предположено было отнести на экономическій капиталъ Черноморскаго Управленія, на что и послѣдовало Высочайшее соизволеніе, во 2 день Января 1861 года.

Изъ предъявленныхъ Рафаловичами къ сдачѣ матеріаловъ, Николаевскому порту въ особенности полезны были лѣса, которые онъ употребилъ на спусковые полозья, для вытаски корветовъ Черноморской флотиліи въ особый докъ.

Стоимость полозьевъ съ работою исчислена въ 6.486 руб. 15 коп., а собственно лѣса, употребленные на ихъ изготовленіе, приняты въ суммѣ 4.206 р. 64 коп.

По отзыву Главнаго Командира Николаевскаго порта, изъ прочихъ матеріаловъ, принятыхъ отъ Рафаловичей: *дубовые лѣса* — будутъ употреблены на постройку *новыхъ судовъ; сосновыя бревна* — на *ремонтированіе* судовъ, а *мелкія дубовыя наборныя деревья* — на постройку *гребныхъ судовъ*, вслѣдствіе чего наборныя деревья были исключены изъ заготовленія на 1861 годъ.

2) **Желѣзная парусная баржа.**

Спущена на воду и уже употребляется для портовыхъ надобностей (Отч. Кор. Департ. за 1860 г. стр. 46).

3) **Два грузовые бота,** окончательно отдѣланы и обращены на предметъ назначенія.

Постройка этихъ ботовъ, какъ объяснено въ отчетѣ Департамента за 1860 годъ на стр. 46, первоначально производилась казенными мастеровыми, но потомъ, окончаніе работъ, въ видѣ опыта, отдано было наемнымъ мастеровымъ за 2.300 рублей.

По окончаніи постройки оказались слѣдующіе результаты:

По смѣтѣ для обоихъ ботовъ исчислялось плотниковъ 4.000 и пильщиковъ 240 человѣкъ.

Въ продолженіи постройки ботовъ казенными мастеровыми, когда постройка одного бота была доведена до $\frac{1}{3}$, а другаго до $\frac{1}{5}$ части ихъ готовности, было уже употреблено плотниковъ 2.742 и пильщиковъ 670, т. е. соразмѣрно степени исполненныхъ работъ, болѣе смѣтнаго исчисленія: плотниковъ на 1.675 и пильщиковъ на 606 человѣкъ.

По принятіи же работъ вольными мастеровыми, до совершеннаго окончанія постройки, употреблено плотниковъ только 2.182 и пильщиковъ 42 челов., на сумму 1.640 руб. 20 коп.

Слѣдовательно, сверхъ сдѣланной въ пользу казны уступки, 210 руб. 70 коп., мастеровые, противу цѣнъ, платимыхъ имъ за поденную работу, пріобрѣли еще для себя выгоды 659 руб. 80 коп.

Постройка этихъ ботовъ, считая весь матеріалъ и рабочую силу, обошлась:

Бота подъ № 1. . .	8.352 руб.	$86\frac{1}{4}$ к.
» » № 2. . .	7.362 »	$54\frac{3}{4}$ »
Итого. . .	15.715 руб.	41 к.

4) **Стальной винтовой барказъ**, съ машиною въ 6 нарицательныхъ силъ.

Доставленъ въ Николаевъ изъ Англіи въ 1861 году.

Размѣренія его слѣдующія:

Длина. . .	50 ф.
Ширина . .	8 » 6 д.
Глубина . .	4 » 6 »

Барказъ этотъ состоитъ изъ трехъ частей, отдѣленныхъ одна отъ другой переборками, такъ что если средняя часть будетъ вынута, то другія двѣ, сложенныя вмѣстѣ, образуютъ спасительное паровое судно.

Машина и винтъ также безъ затрудненія вынимаются,и тогда всѣ три части вмѣстѣ, или двѣ изъ нихъ, могутъ служить простымъ гребнымъ судномъ.

Постройка барказа, съ доставкою, обошлась въ 500 фунт. стерл., или 3.500 р.

По встрѣтившейся надобности въ буксирномъ суднѣ для Севастополя, барказъ отправленъ въ этотъ портъ.

При испытаніи машины, паръ держался отъ 50 до 60 фунтовъ; машина дѣлала отъ 125 до 150 оборотовъ въ минуту, барказъ шелъ отъ 6 до 7 узловъ въ часъ.

5) **4-хъ весельная шлюпка**, изъ желобчатаго гальванизированнаго желѣза, системы Френсиса.

Шлюпка съ доставкою стоитъ 521 р. 50 коп.

6) Сверхъ того въ 1861 году при Николаевскомъ портѣ построены:

Половинчатый понтонъ, для вынутія гребныхъ винтовъ на корветахъ.

Конопатныхъ плотовъ 4.

Особыхъ плотовъ 2.

Разныхъ гребныхъ судовъ 37.

7) По сдѣланному въ 1860 году заказу въ Англіи, чрезъ Капитанъ-Лейтенанта Пещурова, заводчикамъ Модзлею и Фильду **паровыхъ котловъ,** въ 1861 году доставлено для парохода «Тамань» — *два*, а на «Сулинъ», «Инкерманъ» и шкуны: «Бомборы», «Новороссійскъ», «Эльборусъ» и «Анапа»— по *одному* на каждое судно, всего *восемь*.

О стоимости этихъ котловъ, а равно котловъ, доставленныхъ въ 1860 году для пароходовъ «Турокъ» и «Прутъ», сказано въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 годъ, на стр. 45.

Котлы испытаны, установлены и оказались удовлетворительными.

8) Съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (журн. 28 Іюля 1860 года № 2764, ст. 12.763) заводамъ Генералъ-Маіора Мальцова предоставлено было окончить оставшіеся тамъ два прямоугольные паровые котла, въ половину приготовленные по первоначальному рисунку, для винтовыхъ шкунъ «Донъ» и «Салгиръ». Котлы эти, съ мѣдными дымогарными трубками и аппаратами для перегрѣванія пара, въ 1861 году доставлены

въ Николаевъ, установлены на шкуны и по испытаніи оказались сдѣланными весьма удовлетворительно.

За окончаніе этихъ котловъ уплачено заводамъ	6.772 р.
За доставку до Херсона	1.000 »
За передѣлку въ днищахъ, чтобы котлы могли стать на тѣ самыя мѣста въ судахъ, какъ помѣщались старые цилиндрическіе	930 »
	8.702 р.
За устройство аппаратовъ для перегрѣванія пара	2.500 »
Итого	10.752 р.
А съ приключеніемъ прежде заплаченныхъ за половинную отдѣлку сихъ котловъ	6.887 р. 51 к.
Полная стоимость ихъ составляетъ	15.589 » 51 »

АСТРАХАНСКІЙ ПОРТЪ.

А. СУДА, ОКОНЧАТЕЛЬНО ОТДѢЛАННЫЯ.

1) Въ 1861 г. окончены были работы по окончательной отдѣлкѣ винтовой шкуны «Курдъ» и транспорта «Калмыкъ», о размѣреніяхъ и стоимости которыхъ а равно и ихъ механизмовъ имѣются свѣдѣнія въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 годъ на стр. 49. Оба судна находились въ 1861 году въ плаваніи.

2) *Гребныхъ судовъ* разныхъ размѣровъ построено *пятнадцать*.

3) По доставкѣ съ Екатеринбургскаго механическаго завода вѣдомства Министерства Финансовъ, *новой машины* для парохода «Кура» временно обращеннаго въ транспортное судно, корпусъ этого судна вновь отдѣланъ *плотничною* и *столярною* работою.

Установка механизма шла очень медленно, потому что многія части машины не были вывѣрены на заводѣ; другія же доставлены или непригнаными между собою, или не вполнѣ

оконченными, или сдѣланными не пропорціонально и различныхъ размѣровъ, такъ что для каждой изъ нихъ нужно было бы имѣть особыя запасныя вещи; но ни этихъ вещей, ни другихъ необходимыхъ принадлежностей, доставлено не было; гребные же валы оказались короче противу чертежа.

Всѣ эти недостатки заставили Астраханскій Портъ многое передѣлать и вновь сдѣлать, на свой счетъ, при Астраханскомъ механическомъ заводѣ, съ употребленіемъ на сей предметъ рабочей силы на сумму 4.730 р. 92 к.

Въ слѣдствіе этихъ исправленій пароходъ могъ быть испытанъ только въ концѣ Октября мѣсяца 1861 г. По окончаніи испытанія машину разобрали, при чемъ на поршнѣ воздушнаго насоса оказались трещины, такъ что для приготовленія парохода къ кампаніи 1862 года, необходимо сдѣлать: новый поршень, новые гребные валы, новыя гребныя колеса, всѣ запасныя вещи, а также произвести многія другія по механизму работы, которыя признаны необходимыми, какъ портовымъ начальствомъ, такъ и главнымъ инженеръ-механикомъ Балтійскаго флота для устраненія замѣченныхъ въ механизмѣ недостатковъ и безъ исполненія коихъ механизмъ не можетъ быть признанъ благонадежнымъ къ службѣ.

Б. СУДА, ВНОВЬ СТРОЮЩІЯСЯ.

1) Маячное одномачтовое судно, изъ сосны и частью лиственницы.

Размѣренія судна:

Длина.	68	ф.
Ширина съ обшивкою. .	20	» 6 д.
Глубина интрюма.	8	» »
Строевыхъ тонъ	$97\frac{34}{94}$.	

Судно строится казенными средствами, подъ наблюденіемъ Корабельнаго Инженера Прапорщика Дмитріева.

На постройку этого судна по рабочей смѣтѣ, утвержденной Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ, исчислено матеріаловъ и мастеровыхъ на 8.709 р. $78\frac{1}{2}$ к.

2) Брантвахтенное судно, изъ сосноваго и частью еловаго

лѣса для Бирючей косы. Это судно въ тоже время будетъ складочнымъ магазиномъ для антрацита и дровъ.

Оно строится съ подряда Губернскимъ Секретаремъ Гиллемъ, на основаніи кондицій, утвержденныхъ Главнымъ Командиромъ Порта.

Размѣренія судна:

Длина	162 ф.	6 д.
Ширина безъ обшивки.	45 »	6 »
Глубина интрюма. . . .	7 »	»

По финансовой смѣтѣ на 1862 г., на постройку этого судна ассигновано 15.000 руб. сер.

3) Изъ числа восьми деревянныхъ флашкоутовъ, для землечерпательной машины, начаты постройкою, казенными средствами, *три*.

Размѣренія флашкоутовъ:

Длина. . .	36 футъ.
Ширина	13 »
Вышина	4 »

Кромѣ судовъ, къ постройкѣ коихъ уже приступлено, г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ, въ видахъ устраненія препятствій къ проводу судовъ Каспійской Флотиліи чрезъ мелководныя розсыпи р. Волги, разрѣшилъ построить при Астраханскомъ портѣ **два плота**, по проэкту Инспектора кораблестроительныхъ работъ этого порта Подполковника Пельцига, въ видѣ опыта, для подъема, съ помощью ихъ, судовъ, при проводкѣ чрезъ россыпи.

Для парохода «Астрахань» и «Дербентъ» изготовляются новые **паровые котлы**.

Для *перваго*—на здѣшнемъ заводѣ Берда, за 23.765 руб.; котлы должны быть готовы къ Іюню мѣсяцу 1862 г.; для *втораго же*—на Адмиралтейскихъ ижорскихъ заводахъ. Для этихъ котловъ выписано изъ Англіи 860 желѣзныхъ дымогарныхъ трубокъ и 96 листовъ Лэмурскаго желѣза, за что заплачено 5.555 руб. 34 коп.; срокъ окончанія ихъ тотъ же что и первыхъ.

На Воткинскихъ заводахъ:

Заказанныя въ 1859 году на Камско-Воткинскомъ заводѣ, для перевозки адмиралтейскихъ грузовъ между С.-Петербургомъ, Кронштадтомъ и Ижорскими заводами, **желѣзныя баржи**, числомъ *шесть*, о коихъ имѣются свѣдѣнія въ отчетахъ Департамента за 1859 (стр. 14) и 1860 (стр. 25) годы, доставлены къ здѣшнему порту въ Октябрѣ мѣсяцѣ и приняты особою Коммисіею, которая вмѣстѣ съ освидѣтельствованіемъ оныхъ опредѣлила, чѣмъ баржи должны быть снабжены отъ порта, для выполненія своего назначенія.

По разсмотрѣніи предположеній Коммисіи, они утверждены Департаментомъ, съ замѣною пеньковыхъ канатовъ и принадлежностей къ онымъ цѣпными.

Въ настоящее время, на Воткинскомъ заводѣ производится постройка для Астраханскаго порта четырехъ желѣзныхъ баржъ, двухъ барказовъ и двухъ шестивесельныхъ яловъ.

Изъ означенныхъ четырехъ баржъ, двѣ морскія баржи имѣютъ слѣдующія размѣренія:

Длина по грузовой линіи	120 ф.
Наибольшая ширина	24 »
Глубина трюма	10 »

Грузу могутъ подымать до 8.000 пуд. каждая.

Двѣ рѣчныя баржи имѣютъ:

Длину по грузовой ватеръ-линіи .	120 ф.
Наибольшую ширину.	22 » 6 д.
Глубину трюма	7 » »

При углубленіи 4 футъ, грузу могутъ поднимать до 6.000 пуд. каждая.

Заводъ надѣется окончить двѣ рѣчныя баржи въ навигацію 1862 года, а всѣ остальныя суда къ навигаціи 1863 г.

Для предоставленія заводу средствъ къ болѣе правильной постройкѣ судовъ, въ отношеніи правилъ кораблестроенія и морскихъ требованій, по представленію Главнаго Командира, Астраханскаго порта и съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, въ Февралѣ 1861 года командированъ на заводѣ старшій судостроитель Астраханскаго порта Корабельный Ин-

женеръ Капитанъ *Митрофановъ*, на обязанность коего возложено: своими указаніями по технической части содѣйствовать заводскому начальству къ устраненію тѣхъ недостатковъ въ постройкѣ судовъ, кои замѣчаемы были до настоящаго времени и исправленіе которыхъ, по сдачѣ судовъ на мѣстахъ ихъ назначенія, дѣлалось для заводовъ или совершенно невозможнымъ или по крайней мѣрѣ крайне затруднительнымъ.

Получивъ увѣдомленіе о назначеніи на Воткинскіе заводы г. Митрофанова, Главный Начальникъ Уральскихъ заводовъ, просилъ Кораблестроительный Департаментъ испросить разрѣшеніе, чтобы приготовляемыя на Уралѣ для Морскаго вѣдомства суда и паровыя къ нимъ машины предоставлено было заводамъ сдавать окончательно на мѣстахъ изготовленія оныхъ командированному инженеру, по надлежащемъ съ его стороны освидѣтельствованіи, а не портовымъ начальствомъ, какъ это дѣлается нынѣ, на мѣстахъ куда суда и механизмы назначены, что сопряжено съ большими затрудненіями для заводовъ, по невозможности исправленій тѣхъ недостатковъ, кои морское начальство не рѣдко находитъ при пріемѣ.

На это сообщено, что Корабельный Инженеръ Митрофановъ командированъ на заводъ именно съ тою цѣлью, чтобы своими указаніями, при самомъ производствѣ работъ, устранить по возможности техническіе недостатки, которые могли-бы служить затрудненіемъ къ пріему судовъ въ Морское вѣдомство; но что допустить сдачу судовъ и механизмовъ на мѣстахъ ихъ изготовленія, представляется неудобнымъ, по невозможности подвергнуть ихъ тамъ надлежащему испытанію.

Въ заключеніе статей о кораблестроеніи въ *нашихъ адмиралтействахъ* и на *Русскихъ заводахъ*, слѣдуетъ упомянуть объ испытаніи пароваго судна, особой конструкціи.

Въ 1861 году Коммисіею отъ Морскаго Министерства произведено испытаніе судну особой конструкціи, построенному Американцемъ *Уайнансомъ* на Александровскомъ Главномъ механическомъ заводѣ Николаевской желѣзной дороги.

Судно имѣетъ видъ веретена или сигары заостренной на обоихъ концахъ.

Длина судна $84\frac{1}{2}$ фута, наибольшій діаметръ въ срединѣ 8 футъ, и за тѣмъ постепенно уменьшается. Оконечности лодки совершенно острыя. Корпусъ лодки построенъ изъ Сибирскаго желѣза, оконечности же ея изъ мѣди.

Членъ Коммисіи, Адъютантъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, Капитанъ 1-го ранга *Чихачевъ* сообщилъ объ этомъ суднѣ слѣдующее:

«Одно изъ особенностей судна состоитъ въ томъ, что оно не имѣетъ шпангоутовъ, которые замѣнены тутъ 10 кругами, къ коимъ и прикрѣплена наружная обшивка. Круги эти въ тоже время служатъ непроницаемыми перегородками. Котлы и машина установлены по срединѣ судна. Валъ выходитъ изъ судна отъ 15 до 20 футъ, и конецъ вала поддерживается подъ кормою висячимъ подшипникомъ, за которымъ на валъ насаженъ гребной винтъ. Судно имѣетъ два руля, одинъ въ носу, а другой въ кормѣ, впереди винта».

Такъ-какъ судно это весьма малыхъ размѣровъ, то верхняя его часть, по причинѣ округленности, не можетъ служить палубою, а потому по срединѣ судна укрѣплена желѣзная рѣшетчатая площадка, на которой могутъ помѣститься до 15 человѣкъ. Для безопасности, площадка эта обнесена поручнями. На верху имѣются два люка, и вмѣсто карленгсовъ сдѣланы желѣзныя трубы, около 3-хъ футъ вышиною.

Вотъ все что Коммисія могла усмотрѣть, когда судно находилось еще не спущеннымъ.

20-го Октября судно было испытано подъ парами. Для испытанія, Коммисія ходила на немъ въ Кронштадтъ и обратно, при тихомъ восточномъ вѣтрѣ, безъ волненія.

При испытаніи замѣчено:

1) Судно шло спокойно и, не смотря на слабость машины, ходъ, при 164 оборотахъ винта въ минуту, достигалъ до 10 слишкомъ узловъ; средній же ходъ на разстояніи 22-хъ миль (отъ плавучаго маяка до Кронштадта и обратно) былъ $9\frac{1}{10}$ узловъ.

2) Пароходикъ шелъ спокойно, легко разсѣкая своею оконечностію воду; передъ носомъ не было никакого столба воды которая скользила по обшивкѣ, подымаясь иногда вверхъ по ней футовъ на 10 отъ оконечностей.

3) Судно слушало задняго руля на большомъ ходѣ хорошо,

при маломъ же слабо, такъ что приходилось прибѣгать къ переднему рулю.

До окончанія вычисленія силы машины и водоизмѣщенія судна, нельзя высказать никакого рѣшительнаго мнѣнія о немъ, а также нельзя сравнивать его съ другими судами, хотя ясно, что конструкція этого судна есть наивыгоднѣйшая, и представляетъ собой наименьшее сопротивленіе для воды и вѣтра сравнительно съ другими конструкціями судовъ.

Остается не разрѣшеннымъ весьма важный вопросъ: какъ это судно будетъ переносить волненіе, т. е. оконечности его представляютъ ли достаточную плоскость или объемъ, чтобы волна могла подымать ихъ, или судно, не подымаясь на волненіи, будетъ рѣзать волну и зарываться.

О дальнѣйшихъ испытаніяхъ этой лодки, свѣдѣній еще не доставлено.

ВЪ ФИНЛЯНДІИ.

А. СУДА, СПУЩЕННЫЯ НА ВОДУ, А ТАКЖЕ ОКОНЧАТЕЛЬНО ОТДѢЛАННЫЯ ВЪ 1861 ГОДУ.

1) Спущенная и окончательно отдѣланная въ 1860 году парусная яхта «**Забава**» оставалась на зимовкѣ въ Або.

Въ 1861 г. на ней произведены нѣкоторыя дополнительныя работы, а также пріобрѣтено отъ Абосской верфи, на которой яхта строилась, 1.517 пудовъ лекальнаго балласта.

Стоимость этихъ работъ и балласта составляетъ 4.629 р. 94 коп.

По контракту, яхту слѣдовало окончить къ 1-му Іюля 1860 г., а, между тѣмъ, она сдана была въ Морское вѣдомство только 1-го Іюня 1861 г., т. е. $47\frac{1}{2}$ недѣлями позже срока.

Въ слѣдстіе сего, верфь подлежала штрафу въ 4.670 р. и, кромѣ того, съ нея слѣдовало взыскать 503 р. 31 коп. за нѣкоторыя вещи, купленныя на ея счетъ; всего же причиталось удержать при окончательномъ разсчетѣ 5.173 р. 31 к.

По предъявленіи строителю яхты, и повѣренному Общества Абосской верфи г. Юргенсену составленнаго на этомъ

основаніи окончательнаго разсчета, онъ ходатайствовалъ о выдачѣ верфи всѣхъ причитающихся ей денегъ, безъ вычета. Ходатайство Юргенсена было разсмотрѣно Адмиралтействъ-Совѣтомъ, и, на основаніи разрѣшенія онаго, по журналу 28-го Августа 1861 г. ст. 22.172, верфи уплачено:

За исключеніемъ 317 р. 57½ к., составляющихъ стоимость отпущенныхъ отъ казны мачтовыхъ деревьевъ, вся остальная контрактная сумма, а именно	23.182 р. 42½ к.
За сверхъ-контрактныя работы и балластъ	4.629 » 94 »
	27.812 р. 36½ к.
Кромѣ того уплачено за нѣкоторыя купленныя для яхты вещи и за доставку оныхъ въ Або	527 р. 95 к.
Итого	28.340 р. 31½ к.

Если же къ этому итогу приложимъ стоимость отпущенныхъ отъ казны:

Вышеупомянутыхъ мачтовыхъ деревъ	317 р. 57½ к.
и мѣди	2.214 » 50 »
то получимъ общую стоимость яхты, составляющую	30.872 р. 39 к.

2) Въ 1861 г. также приведена въ извѣстность полная стоимость клипера «**Абрекъ**», строившагося въ Біернеборгѣ и окончательно отдѣланнаго осенью въ 1860 г.

Стоимость этого клипера съ механизмомъ въ 300 силъ составляетъ:

КОРПУСА.

За построеніе клипера съ рангоутомъ, гребными судами и окончательною отдѣлкою, въ число контрактной суммы уплачено	159.628 р. 58 к.
На счетъ верфи произведено работъ	5.371 » 42 »
Дѣльныхъ вещей и мѣди обшивочной изготовлено на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ и на Кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ на.	27.394 » 37¼ »
На сверхсмѣтныя работы, произведенныя по клиперу въ Кронштадтѣ употреблено матеріаловъ и рабочей силы на	4.531 » 9¾ »

За сверхконтрактныя работы, исполненныя контрагентами, заплачено	1.341 р. 50 к.
За изготовленіе носовой фигуры выдано	500 » —
На вооруженіе употреблено матеріаловъ и вещей	9.517 » 84 »
Итого	208.284 р. 81 к.

Строевой тоннъ стоитъ 221 р. $96\frac{3}{4}$ к.

МЕХАНИЗМА.

За изготовленіе и установку механизма заплачено заводчику Гомфрейсу	147.868 р. $22\frac{1}{2}$ к.
Сдѣлано вещей для механизма на Кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ	1.605 » $56\frac{1}{4}$ »
За силу 498 р. 24½ коп.	
Итого за механизмъ	149.473 р. $78\frac{3}{4}$ к.
Всего же за корпусъ и механизмъ	357.758 р. $59\frac{3}{4}$ к.

За отличное усердіе, оказанное при постройкѣ клипера «Абрекъ» и «Всадникъ» Директоры Біернеборгской верфи Исаакъ *Карстремъ* и Антонъ *Біернеборгъ*, а также судостроители той же верфи *Якобсонъ* и *Труельсонъ* и комендоры *Асплундъ* и *Андерсонъ*, Всемилостивѣйше награждены медалями, съ надписью за усердіе: *золотыми*, Карстремъ на Андреевской лентѣ, Біернеборгъ — на Владимірской и Якобсонъ — на Анненской лентахъ, для ношенія на шеѣ; *серебряными*, на Станиславской лентѣ Труельсонъ, для ношенія на шеѣ, Асплундъ и Андерсонъ для ношенія въ петлицѣ.

Кромѣ вышеупомянутыхъ судовъ въ 1861 г. въ Финляндіи на Абосской старой верфи, съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, куплено *десять* **финокъ**, для Морскаго Корпуса.

Финки, въ теченіи лѣта находились при фрегатѣ «Касторъ».

За нихъ заплачено:

За постройку съ вооруженіемъ	889 р. 60 к.
и за провозъ пяти лодокъ изъ Або къ фрегату Касторъ	50 » —
Итого	939 р. 60 к.

3) **5 пуш. клиперъ «Всадникъ».** Свѣдѣнія о постройкѣ сего клипера, въ Біернеборгѣ, на частной верфи Карстрема и К°, а также о механизмѣ клипера въ 300 силъ, изложены въ отчетахъ Кораблестроительнаго Департамента за 1859 г. (стр. 17 и 18) и 1860 г. (стр. 50—53).

Клиперъ, какъ сказано въ отчетѣ Департамента за 1860 г., оставленъ былъ на зимовку въ Біернеборгѣ, у острова Рэфсъ-э. Обязательства, принятыя по этому случаю комп. Біернеборгскаго механическаго завода, въ отношеніи клипера, его команды и имуществъ, исполнены ею вполнѣ удовлетворительно.

Въ Мартѣ мѣсяцѣ Капитанъ Арцеуловъ донесъ, что машина клипера испробована въ ручную и дѣйствовала удовлетворительно.

Для присутствованія же при настоящей пробѣ машины и дальнѣйшемъ ея испытаніи во время плаванія до Кронштадта, были командированы съ Бьернеборгъ Свиты Его Императорскаго Величества Контръ-Адмиралъ Поповъ и Членъ Кораблестроительнаго Техническаго Комитета Инженеръ - Механикъ Капитанъ Эшапаръ. На перваго изъ этихъ лицъ, кромѣ того, возложено было Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ и окончательное освидѣтельствованіе самого клипера.

При пробѣ механизмъ оказался неисправенъ, а потому клиперъ приведенъ былъ въ Кронштадтъ на буксирѣ парохода «Олафъ». 19-го Іюля произведено было вторичное испытаніе машинѣ клипера, послѣ сдѣланныхъ въ ней исправленій; но лопнувшій во время пробы холодникъ принудилъ прекратить пробу.

По возникшему, вслѣдствіе сего сомнѣнію въ удовлетворительности всего механизма, Морское вѣдомство неприняло на себя работъ по исправленію онаго, а потому изготовленіе новаго холодильника и провѣрку всего механизма, комп. Біернеборгскаго механическаго заведенія поручила здѣшнему заводчику Нобелю.

Въ Октябрѣ механизмъ былъ готовъ для отправленія на судно, но при осмотрѣ онаго главнымъ инженеръ-механикомъ Балтійскаго флота, оказалось, что въ колѣнчатомъ валѣ, отъ худой сварки, имѣются трещины, проходящія насквозь, почему и предложено было отковать новый валъ.

При такомъ положеніи дѣла, и какъ заводчики уже около $1\frac{1}{2}$ года просрочили исполненіемъ контракта, а изготовленіе клипера къ выходу въ море останавливается единственно за неготовностію его машины, что́ можетъ продлиться еще неопредѣленное время, Кораблестроительный Департаментъ, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (жур. 18-го Октября, ст. 22.252) предложилъ владѣльцамъ Біернеборгскаго механическаго завода, окончить всѣ работы по машинѣ клипера «Всадникъ» и приготовить судно къ окончательному испытанію непремѣнно къ открытію навигаціи 1862 г. и предварилъ ихъ, что эта отсрочка допускается какъ послѣднее снисхожденіе со стороны Морскаго вѣдомства. А потому, если они не исполнятъ сего требованія къ опредѣленному времени, или, при пробѣ машины, окажутся въ ней какіе-либо недостатки, для исправленія которыхъ потребуется снова отсрочить испытаніе, или же механизмъ не будетъ удовлетворять всѣмъ условіямъ контракта, то Морское вѣдомство откажется отъ пріема механизма въ казну и безотлагательно приступитъ къ взысканію денегъ выданныхъ за механизмъ, такъ равно и заказу новаго механизма насчетъ владѣльцевъ Біернеборгскаго механическаго завода.

За механизмъ уплачено по настоящее время 67.500 р. с.

Въ самомъ корпусѣ этого клипера, построеннаго по одному чертежу съ клиперомъ «Абрекъ», по испытаніи уже сего послѣдняго въ плаваніи, признано было полезнымъ произвести нѣкоторыя передѣлки для устраненія недостатковъ, замѣченныхъ на клиперѣ «Абрекъ», которые неминуемо оказались бы и на клиперѣ «Всадникъ».

Съ этою цѣлью командированъ былъ къ мѣсту постройки клипера Контръ-Адміралъ Поповъ, который уполномоченъ былъ произвести всѣ тѣ передѣлки, кои онъ найдетъ необходимыми при личномъ осмотрѣ работъ по клиперу.

Контръ-Адміралъ Поповъ, распорядившись о производствѣ нѣкоторыхъ передѣлокъ на мѣстѣ, нашелъ кромѣ того значительныя отступленія отъ контракта и призналъ болѣе выгоднымъ для казны произвести невыполненныя по контракту работы въ Кронштадтѣ, на счетъ контрагентовъ.

Въ слѣдствіе сего, по приказанію г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, сообщено было Главному Командиру Кронштадтскаго Порта, чтобы, по приходѣ въ Кронштадтъ

клипера, его немедленно освидѣтельствовала особая Коммисія; чтобы Коммисія въ актѣ освидѣтельствованія подробно объяснила, въ какомъ положеніи найдены будутъ работы, произведенныя въ Біернеборгѣ; чтобы для избѣжанія всякихъ остановокъ и затрудненій въ расчетахъ съ контрагентами, былъ веденъ подробный журналъ всѣмъ работамъ, имѣющимъ быть произведенными въ Кронштадтѣ, и за тѣмъ, по окончательной отдѣлкѣ клипера, онъ былъ вновь свидѣтельствованъ, и актъ таковаго освидѣтельствованія, съ оцѣнкою произведенныхъ на счетъ подрядчиковъ работъ, былъ доставленъ въ Департаментъ.

Коммисія нашла: 1) что гротъ-мачта имѣетъ короткія косыя трещины, фокъ-мачта большія сучья, у марса-реевъ этихъ мачтъ ноки сдѣланы тонки противъ пропорціи и утлегарь имѣетъ большую заболонь и вставку, а потому эти части вооруженія неблагонадежны и ихъ слѣдуетъ сдѣлать вновь, на счетъ верфи; 2) что прочія работы выполнены согласно съ чертежами, и 3) что еще остается окончить нѣкоторыя маловажныя работы, также на счетъ верфи.

Къ выполненію всѣхъ назначенныхъ работъ было приступлено тогда же, а по полученіи затребованныхъ свѣдѣній объ окончаніи оныхъ и по установкѣ механизма, съ верфью будетъ сдѣланъ окончательный расчетъ.

Б. СУДА ПОСТРОЙКА КОИХЪ ПРОДОЛЖАЕТСЯ:

1) **Корветы «Варягъ» и «Витязь».**

Свѣдѣнія о приступленіи къ постройкѣ этихъ корветовъ, по одному чертежу, о ихъ размѣреніяхъ и объ условіяхъ самой постройки, изложены въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г. на страницахъ 53 — 55.

Постройка корвета «Варягъ» производится, въ видѣ опыта, по счету, на основаніи расходной книги, веденной подъ клятвенною присягою.

На основаніи контракта корветъ долженъ былъ быть набранъ полнымъ наборомъ и обнесенъ рыбинами къ 1 Января 1861 г., по установкѣ же набора слѣдовало приступить къ устройству навѣса надъ корветомъ; но верфь распорядилась

произвести эти работы вмѣстѣ и окончила ихъ къ 1 Февраля того же 1861 года.

Для освидѣтельствованія набора назначена была, по распоряженію г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, особая Коммисія изъ Капитанъ-Лейтенанта Лунда и Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Капитана Арцеулова и Прапорщика Мордвинова; Коммисія удостовѣрила, что весь наборъ корвета состоитъ изъ лѣсовъ высшаго качества и сдѣланъ согласно съ чертежемъ и спесификаціею, правильно и вѣрно; что наборные члены обдѣланы весьма тщательно, съ большою аккуратностію и скрѣплены между собою плотно и прочно, и что всѣ матеріалы, необходимые для постройки, на верфи, заготовлены; но что корветъ не могъ бы быть въ полномъ наборѣ и подъ навѣсомъ ранѣе 1-го Февраля 1861 г.; если бы работы по устройству навѣса и произведены были послѣ установки набора, и что просрочку въ окончаніи набора корвета нельзя относить къ неисправности верфи.

Эти обстоятельства были представляемы на усмотрѣніе Адмиралтействъ-Совѣта и съ его разрѣшенія (жур. 24 Мая ст. 22.086), Обществу верфи выдана, согласно съ контрактомъ, первая половина суммы, назначенной въ вознагражденіе за труды по постройкѣ корвета и за употребленіе для сего верфи, а именно изъ 10 т. р. 5.000 р.
Кромѣ того въ 1861 году Обществу отпущено: на производство работъ . . . . 50.000 »
мѣди на . . . . 36.720 »

Итого . . . . 91.720 р.
которые съ . . . . 140.000 »

отпущенными въ 1861 г. составятъ . . . . 231.720 руб.

Изготовленіе носовой фигуры для корвета предоставлено Профессору Пименову, за 3.500 руб. сер.

По произведеннымъ въ Ноябрѣ 1861 г. промѣрамъ бассейна предъ стапелемъ корвета, оказалось, что бассейнъ этотъ углубленъ достаточно, такъ что надежный спускъ корвета вполнѣ обезпеченъ; глубина бассейна вообще 21 ф., за исключеніемъ

2-хъ невысокихъ и узкихъ бугровъ, которые будутъ срыты въ продолженіе зимы.

Корветъ по приказанію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала будетъ приведенъ въ Кронштадтъ не вооруженнымъ и вооружаться уже будетъ въ этомъ портѣ.

При постройкѣ корвета допущены различныя отступленія отъ первоначальныхъ предположеній; но какъ эти отступленія преимущественно относятся къ техникѣ, то о нихъ здѣсь и не упоминается. По хозяйственной же части, слѣдуетъ сказать о замѣнѣ дубовыхъ нагелей въ крѣпленіи подводной части, сосновыми, которые, какъ признано, лучше дубовыхъ впиваются въ дерево и при заколачиваніи не колятся; для предохраненія же ихъ отъ гнилости, ихъ обмакиваютъ въ масло прежде употребленія въ дѣло.

На корветъ, какъ уже сказано въ отчетѣ Департамента за 1861 годъ, назначено поставить механизмъ въ 360 силъ, бывшій на фрегатѣ «Палканъ». Механизмъ уже пересмотрѣнъ на Кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ, при чемъ отлито вновь колесо для поворота машины въ ручную, рама и другія принадлежности; новые котлы для механизма изготовляются на этомъ же заводѣ и будутъ готовы ко времени надобности.

Закладка корвета «**Витязь**» произведена 23-го Августа 1861 года. 31-го Августа корветъ былъ набранъ полнымъ наборомъ и освидѣтельствованъ Капитаномъ Арцеуловымъ, вмѣстѣ съ Прапорщикомъ Мордвиновымъ. Эти офицеры удостовѣрили, что всѣ работы произведены изъ хорошихъ лѣсовъ и матеріаловъ, правильно и согласно съ данными чертежемъ и спесификаціею, и что всѣ лѣса и матеріалы, потребные для постройки корвета, верфью уже заготовлены.

По этому, на основаніи дальнѣйшихъ освидѣтельствованій работъ па корветѣ, въ 1861 г. произведено за постройку корвета два платежа, по 48.333 руб. 33 к. сер. каждый, а всего 96.666 руб. 66 коп., что, съ выданными въ 1860 году, составитъ 193.333 р. 32 коп.

Работы на корветѣ были начаты, вмѣсто 3-го Ноября 1860 года, какъ бы слѣдовало по контракту, 3-го Іюня 1861 года, вслѣдствіе непредвидѣнныхъ затрудненій, которыя общество Біерneборгской верфи встрѣтило въ пріобрѣтеніи за границею дубоваго лѣса.

Хотя, по удостовѣренію наблюдающаго за постройкою нашихъ судовъ въ Финляндіи, Капитана Арцеулова, верфь надѣется окончить постройку къ контрактному сроку, но, въ избѣжаніе того, чтобы торопливое производство работъ неимѣло вреднаго вліянія на прочность корвета, Кораблестроительный Департаментъ, по ходатайству Капитана Арцеулова, входилъ въ Адмиралтействъ-Совѣтъ съ представленіемъ о разрѣшеніи отдалить срокъ окончанія постройки корвета на два мѣсяца т. е. по 15-е Августа 1862 года, что и разрѣшено журналомъ Совѣта 20-го Сентября 1861 года, ст. 22.209.

Департаментъ также ходатайствовалъ и получилъ разрѣшеніе Адмиралтействъ-Совѣта:

1) Освободить верфь отъ обязанности дѣлать рангоутъ на корветъ, съ удержаніемъ стоимости рангоута изъ контрактной цѣны, по тому уваженію, что частнымъ верфямъ неизвѣстны тѣ правила, коими руководствуются въ изготовленіи мачтъ казенныя Адмиралтейства (жур. 15 Февраля ст. 21.979).

2) Для бо̀льшей благонадежности судна, обшивку подводной части корвета мѣдными листами произвести въ Кронштадтѣ, во время постановки механизма, на томъ основаніи, что проводка судна изъ Біернеборга въ Кронштадтъ, безъ мѣдной обшивки, дастъ возможность замѣтить недостатки оконопатки подводной части, и потому, въ этомъ случаѣ, судно вторично можетъ выконопатиться въ Кронштадтѣ. А потому эта же мѣра будетъ принята и въ отношеніи корвета «Варягъ». Постройку гребныхъ судовъ произвести не на верфи, по неимѣнію на оной хорошихъ шлюпочныхъ мастеровыхъ, отчего гребныя суда, построенныя для клиперовъ «Абрекъ» и «Всадникъ», оказались неудовлетворительными; а также освободить верфь отъ обязанности устроить громоотводы, съ вычетомъ стоимости того и другаго изъ контрактной цѣны за корветъ (жур. 20-го Сентября 1861 г. ст. 22.209), и

3) Настилку верхней палубы подъ орудіями, вмѣсто сосновой, сдѣлать дубовую, шириною отъ ватервейсовъ на 8 фут., за объявленную верфью добавочную плату 3.640 руб., согласно съ заключеннымъ контрактомъ, такъ и по вниманію къ службѣ, предстоящей корвету (жур. 5-го Января 1862 г. № 2842, ст. 22.345).

Внутреннее расположеніе корвета «Витязь» тоже самое,

какъ и на корветѣ «Варягъ». Какъ на семъ корветѣ, такъ и на корветѣ «Витязь», для связи кормоваго дейдвуда со старнпостами, признано полезнымъ употребить, по примѣру корвета «Богатырь», желѣзную старнкницу; но какъ она не назначена по спесификаціи, а слѣдовательно и изготовленіе оной не относится къ обязанностямъ верфи, то и выкована была на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ.

Работы по постройкѣ корвета идутъ успѣшно; мѣсто противу элинга углубляется на 20 футъ глубины.

Механизмъ для корвета, въ 360 силъ, какъ сказано въ настоящемъ отчетѣ, въ статьѣ о клиперѣ «Изумрудъ», изготовляется въ Бельгіи.

В. СУДА, ВНОВЬ РАЗРѢШЕННЫЯ КЪ ПОСТРОЙКѢ ДЛЯ СИБИРСКОЙ ФЛОТИЛІИ.

1) **Двѣ винтовыя дубовыя канонирскія лодки** (*), по образцу построенной за границею лодки «**Моржъ**».

Съ Высочайшаго соизволенія, послѣдовавшаго 19-го Іюня 1861 года и съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, по журналу 29-го Ноября 1861 г. ст. 22.295, постройка этихъ лодокъ предоставлена Обществу Біернеборгской верфи, по контракту, заключенному 22-го Декабря съ уполномоченнымъ отъ Общества Карстремомъ.

Постройка лодокъ будетъ произведена средствами и мастеровыми Общества изъ всѣхъ его лѣсовъ, матеріаловъ и металловъ, за исключеніемъ мѣди для крѣпленія и подводной обшивки, которая, по обыкновенію, будетъ дана отъ казны.

Контрактная цѣна каждой лодки опредѣлена въ 68.950 р., т. е. дешевле противу стоимости корпуса лодки «Моржъ», на 4.504 руб. 82 коп.

Лодки должны быть готовы къ отправленію въ Кронштадтъ не позже 15-го Мая 1863 года.

Размѣренія ихъ:

Длина	154 ф.	2 д.
Ширина съ обшивкою. . . .	22 »	$11\frac{1}{2}$ »
Углубленіе	11 »	2 »
Строевыхъ тонъ.	394.	

(*) Лодки эти Высочайше повелѣно именовать «Горностай» и «Соболь».

Машины для лодокъ, въ 80 силъ каждая, предполагается заказать здѣшнимъ заводчикамъ.

Кромѣ судостроительныхъ работъ, въ Финляндіи заказаны были, какъ сказано въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г. стр. 73, на Абосскомъ механическомъ заводѣ Кови и К°, для пароходо-фрегата **«Рюрикъ»** новые *паровые котлы*, въ 4 частяхъ, низкаго давленія; при чемъ заводчики обязались изготовить нѣкоторыя вещи для самого механизма, взамѣнъ негодныхъ.

Тѣ и другія работы окончены своевременно, и, при испытаніи котловъ, они оказались вполнѣ удовлетворительными, по чему и сдѣланъ съ заводчиками окончательный разсчетъ, съ уплатою имъ, согласно съ контрактомъ, 44.859 руб. 22 коп.

Въ то же время были произведены по корпусу парохода конопатныя и нѣкоторыя другія работы, за которыя Абосской верфи, съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, заплачено, какъ предполагалось, 5 т. руб. сер.

ЗА ГРАНИЦЕЮ.

А. СУДА, КУПЛЕННЫЯ, А ТАКЖЕ СПУЩЕННЫЯ НА ВОДУ, И ОКОНЧАТЕЛЬНО ОТДѢЛАННЫЯ ВЪ 1861 ГОДУ.

ВЪ АНГЛІИ.

1) Транспортъ «Красная Горка», пароходы «Ижора» и «Славянка».

По недостатку паровыхъ транспортныхъ судовъ, для перевозки и доставки на суда флота разныхъ грузовъ, а также сильныхъ пассажирскихъ и буксирныхъ пароходовъ при здѣшнемъ и Кронштадтскомъ портахъ, Государь Великій Князь Генералъ-Адмиралъ приказалъ пріобрѣсти таковыя суда за-границею, съ употребленіемъ на сей предметъ ассигнованныхъ по смѣтамъ 1860 и 1861 годовъ на пріобрѣтеніе 2-хъ желѣзныхъ пароходовъ 55/т. руб., а равно всѣхъ денегъ, которыя были до

того времени или могли быть въ 1861 году выручены отъ продажи старыхъ судовъ.

При этомъ Его Высочество указалъ, что пассажирскій пароходъ долженъ быть въ родѣ пароходовъ «**Онега**» или «**Ильмень**», а винтовый транспортъ построенъ по образцу пріобрѣтеннаго уже въ 1857 г. отъ Англійскихъ заводчиковъ братьевъ Самьюдъ транспорта «**Артельщикъ**», но только бо́льшихъ размѣровъ и безъ тѣхъ недостатковъ, кои, сообразно съ нашими потребностями, пришлось исправить на транспортѣ «Артельщикъ», по приходѣ его въ Кронштадтъ.

Воисполненіе приказанія Его Высочества, Генералъ-Адъютантъ Адмиралъ Графъ Путятинъ сообщилъ, что на верфи братьевъ Самьюдъ находятся два построенныхъ желѣзныхъ транспорта, изъ коихъ одинъ уже купленъ Англійскимъ Правительствомъ, другой, подъ названіемъ *Бритомаръ*, подходящій къ требуемымъ размѣрамъ: длиною 180 ф., шириною $26\frac{1}{2}$, вмѣстительности 612 тоннъ,—можетъ быть пріобрѣтенъ за 15 т. ф. стер., т. е. около 103 т. руб., присовокупивъ, что, въ случаѣ покупки этого судна, на немъ можетъ быть перевезена въ Кронштадтъ часть машинъ, изготовлявшихся въ то время въ Англіи для Морскаго вѣдомства, чрезъ что сократится часть расходовъ на ихъ доставку.

Съ своей стороны Бельгійское Общество Кокериль предложило продать Русскому Правительству только что построенный имъ транспортъ *Серенгъ* (длиною 170 ф., шириною 24 ф., величиною 485 тонъ) за 374 т. фран., т. е. около 102 т. руб., съ доставкою въ Кронштадтъ.

По разсмотрѣніи чертежей и спесификацій означенныхъ транспортовъ, Его Высочество изволилъ приказать пріобрѣсти транспортъ *Бритомаръ*, съ условіемъ, чтобы на немъ были сдѣланы всѣ тѣ приспособленія, которыя были произведены въ Кронштадтѣ на транспортѣ «Артельщикъ», безъ особой за это платы, и чтобы, для удешевленія доставки транспорта въ Кронштадтъ, на немъ была перевезена часть заказанныхъ въ Англіи Морскимъ вѣдомствомъ машинъ и другихъ предметовъ, которые въ продолженіе этого времени могли быть пріобрѣтены тамъ для нашего Правительства.

Относительно буксирныхъ пароходовъ слѣдуетъ сказать, что надобность въ нихъ ощущалась еще въ 1858 году и тогда

уже Кораблестроительный Техническій Комитетъ, по приказанію Управлявшаго Морскимъ Министерствомъ, поручалъ находившемуся тогда въ Англіи Капитанъ-Лейтенанту Пещурову узнать, нѣтъ-ли въ продажѣ буксирныхъ пароходовъ отъ 60 до 80 силъ, построенныхъ съ новѣйшими усовершенствованіями и способныхъ для буксированія судовъ между С.-Петербургомъ и Кронштадтомъ, съ углубленіемъ не болѣе 7 футъ.

Капитанъ-Лейтенантъ Пещуровъ пріискалъ подобный пароходъ, длиною въ 120 и шириною въ 20 футъ съ машиною въ 80 силъ, за который просили, съ доставкою въ Кронштадтъ, около 47.600 р., и хотя Техническій Комитетъ полагалъ пріобрѣсти оный, но, по неимѣнію въ виду свободныхъ на сей расходъ источниковъ и по не желанію Его Высочества увеличивать смѣту 1859 г., покупка этого судна не состоялась, и пароходъ былъ проданъ въ другія руки.

По ассигнованіи въ 1860 г. суммы на пріобрѣтеніе буксирнаго парохода, вновь было предложено г. Пещурову пріискать таковой пароходъ, но онъ донесъ, что хорошихъ буксирныхъ пароходовъ въ продажѣ онъ не нашелъ, и что, по его мнѣнію, для Правительства выгоднѣе будетъ пріобрѣсти пароходъ по заказу.

По свѣдѣніямъ, собраннымъ о цѣнахъ, во что можетъ обойтись изготовленіе подобнаго парохода по заказу, оказалось, что русскіе заводчики, за пароходъ около 100 ф. длины, съ механизмомъ въ 50 силъ, просили: Бердъ 40/т. руб., Нобель 38/т. руб., и Карръ и Макферсонъ 37.250 р.; Англійскіе заводчики Митчель и К°. въ Ньюкэстлѣ, за пароходъ, подобный тѣмъ, которые изготовлены ими для Обществъ «Кавказъ и Меркурій» и пароходства по Волгѣ, (112 ф. длины и съ машиною въ 60 силъ) съ доставкою въ Кронштадтъ 5.400 ф. стер. (около 37/т. руб.), а Бельгійское Общество Кокериль, за пароходъ въ 80 силъ, съ доставкою, просило 45 т. руб.

Слѣдовательно низшая цѣна была заводчиковъ Митчеля и К°.

Посему, и какъ пароходы заводчиковъ Митчеля и К° въ большомъ употребленіи при буксированіи судовъ по Волгѣ, такое предпочтеніе, оказываемое торговымъ мореплаваніемъ, ручалось уже, что пароходы означенныхъ заводчиковъ удовлетворяютъ цѣли ихъ назначенія, Его Императорское Высо-

чество разрѣшилъ заказать два подобныхъ парохода заводчикамъ Митчелю и К°.

О таковыхъ распоряженіяхъ представлено было Адмиралтействъ-Совѣту, и Совѣтъ, утвердивъ оныя, постановленіемъ отъ 15-го Февраля 1861 г. № 2.803 ст. 21.982 положилъ: въ число суммы на пріобрѣтеніе за-границею двухъ буксирныхъ и одного пассажирскаго пароходовъ и винтоваго транспорта, за обращеніемъ на сей предметъ 55 т. руб., ассигнованныхъ по смѣтамъ 1860 и 1861 г. на покупку пароходовъ, и 73.529 р. 66 к. хранившихся въ видѣ неприкосновеннаго остатка впредь до назначенія, употребить недостающія за тѣмъ деньги до 116.274 р. 59 к., или сколько дѣйствительно потребуется, изъ экономическаго капитала Морскаго Министерства.

На приведеніе сего въ исполненіе, послѣдовало Высочайшее соизволеніе, въ 27-й день февраля 1861 года.

Транспортъ *Бритомаръ*, Высочайше наименованный «**Красная Горка**», прибылъ въ Кронштадтъ въ Маѣ мѣсяцѣ и на немъ доставлены изготовленныя заводчикомъ Гомфрейсомъ 160 сильныя машины для корветовъ «**Рында**» и «**Новикъ**», винтовые барказы, заказанные для Каспійской Флотиліи, и разные инструменты для Гидрографическаго Департамента.

Размѣренія транспорта:	длина . .	180 ф.
	ширина	26 » 6 д.
	глубина	18 » »

Покупная цѣна его 15/т. ф. стерлин., или 105.528 р. 81 коп. и, кромѣ того, на нагрузку его и доставку въ Кронштадтъ, употреблено 887 ф. стер. 1 шил. и 2 пенс., т. е. 6.200 руб.

Буксирные колесные пароходы, заказанные заводчику Митчелю,— наименованы «**Ижора**» и «**Славянка**».

Размѣренія ихъ слѣдующія:

длина между перпендикулярами	112 ф.
ширина.	23 » 6 д.
глубина	7 » 6 »

Механизмы въ 60 нарицательныхъ силъ.

Пароходъ «Ижора» при пробѣ въ Англіи на измѣренномъ 7-ми мильномъ разстояніи, имѣлъ скорость хода $11\frac{3}{4}$ узловъ при 15 фунт. пару и 38 оборотахъ машины въ минуту; машина дѣйствовала удовлетворительно и расходовала до $6\frac{3}{4}$ центне-

ровъ (около 20 пудовъ) угля въ часъ, при чемъ дѣйствительная ея сила оказалась въ 205 лошадиныхъ силъ. Пароходъ этотъ отправился изъ Англіи 14-го Іюля и прибылъ въ Кронштадтъ 21-го Іюля и тамъ принятъ къ порту.

Пароходъ «Славянка», при пробѣ въ Англіи также шелъ по $11^3/_4$ узловъ въ часъ и оказался столь же удовлетворительнымъ судномъ; онъ вышелъ изъ Англіи 19-го Августа, прибылъ въ С.-Петербургъ 29-го Августа и принятъ къ порту въ удовлетворительномъ видѣ.

Цѣна этимъ пароходамъ 5.400 ф. стер. каждый, съ доставкою, или 37.887 р. 63 коп. сер.

Для Каспійской флотиліи.

2) **Желѣзный пароходъ, въ 30 силъ, «Араксъ».**

Размѣренія парохода показаны въ отчетѣ Департамента за 1860 годъ на стр. 59.

По неимѣнію при Астраханскомъ портѣ благонадежнаго судна, для производства описи и промѣра сѣверной части Каспійскаго моря, портовое начальство, въ 1860 г., ходатайствовало о заказѣ для сей цѣли въ Англіи новаго желѣзнаго парохода по образцу построеннаго уже тамъ въ 1844 году для Каспійской Флотиліи парохода «**Волга**» съ тѣмъ, чтобы новый пароходъ сидѣлъ въ водѣ, съ грузомъ, не болѣе 3 футъ.

Какъ изъ свѣдѣній, доставленныхъ въ то время командированнымъ за границу для заказа пароходовъ и другихъ судовъ для Аральской Флотиліи, командиромъ оной, Флигель-Адъютантомъ *Бутаковымъ*, можно было заключать, что постройка парохода изъ желобчатаго галванизированнаго желѣза, по системѣ американца Френсиса, обойдется дешевле и притомъ представитъ тѣ удобства, что судно будетъ сидѣть въ водѣ менѣе, чѣмъ при обыкновенной системѣ, то, съ соизволенія Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала, былъ заказанъ заводчику Гамильтону, единственному въ Англіи строителю судовъ этого рода, названный выше пароходъ за 3500 ф. стер. (24.074 р. 69 к.), со сдачею въ Ливерпулѣ.

По контракту заводчикъ обязался изготовить пароходъ по системѣ Френсиса, изъ наилучшихъ матеріаловъ, самой лучшей отдѣлки, съ соблюденіемъ всѣхъ условій, могущихъ обезпечить

прочность и крѣпость оныхъ, съ тѣмъ, чтобы пароходъ былъ наилучшимъ мореходнымъ судномъ.

По сдачѣ парохода въ Ливерпулѣ Капитану 2-го ранга Шварцу, имъ произведена была проба онаго въ непродолжительномъ плаваніи, при чемъ пароходъ шелъ не болѣе 7 узловъ въ часъ, не смотря на то, что машина его дѣлала до 35 оборотовъ въ минуту; вообще же пароходъ, по донесенію г. Шварца, оказался довольно неудачнымъ судномъ.

$\frac{10}{22}$ Августа онъ былъ отправленъ въ Кронштадтъ, но по выходѣ изъ Ливерпуля встрѣтилъ свѣжій вѣтеръ и по причинѣ поврежденія колосниковъ зашелъ въ портъ Рамзай; поврежденіе было исправлено на счетъ заводчика, такъ какъ оно происходило отъ слишкомъ низкаго положенія колосниковъ, которые нѣсколько приподняты и сдѣланы желѣзные вмѣсто чугунныхъ. 27-го Августа (8-го Сентября) пароходъ вошелъ въ Каледонскій каналъ и на другой день прибылъ къ восточному его устью въ Инвернесъ.

По выходѣ оттуда, онъ снова имѣлъ очень свѣжій вѣтръ, при чемъ волненіемъ смыло у него часть борта и повредило рубку на верхней палубѣ. По исправленіи этихъ поврежденій пароходъ продолжалъ плаваніе, но, по причинѣ свѣжаго вѣтра, вынужденъ былъ зайти въ Абердинъ. Здѣсь онъ былъ освидѣтельствованъ коммиссіонеромъ Глазговской Страховой Компаніи, и хотя поврежденій въ корпусѣ и не обнаружено, но, на основаніи донесенія этого коммиссіонера, комитетъ директоровъ Компаніи рѣшилъ, что по случаю поздняго времени года и по причинѣ ненадежности судовъ системы Френсиса для морскихъ плаваній въ бурное время, пароходъ «Араксъ», не слѣдуетъ отправлять далѣе и Компанія не приметъ на себя убытковъ въ поврежденіи или гибели парохода, если онъ будетъ посланъ изъ Абердина ранѣе половины Мая 1862 года.

Вслѣдствіе сего пароходъ оставленъ въ докѣ въ Абердинѣ, гдѣ расходъ на помѣщеніе парохода и присмотръ за нимъ обойдутся около 8 ф. стер. въ мѣсяцъ, а за 8 мѣсяцевъ 64 ф. стер., которые отнесены на счетъ 100 фунтовъ, удержанныхъ съ заводчика при окончательномъ съ нимъ разсчетѣ, за просрочку въ сдачѣ парохода.

Такъ какъ по контракту пароходъ, какъ выше сказано, надлежало построить съ соблюденіемъ всѣхъ условій къ тому, что-

бы онъ былъ наилучшимъ мореходнымъ судномъ, чего на самомъ дѣлѣ не оправдалось, то Кораблестроительный Департаментъ поручалъ Капитану 2-го ранга Шварцу донести, не можетъ ли Морское вѣдомство, сообразно съ мѣстными законами, отказаться отъ парохода.

Хотя г. Шварцъ донесъ, что, по мнѣнію адвоката, состоящаго при нашемъ Консульствѣ въ Лондонѣ, представлялось возможнымъ требовать процессомъ вознагражденія за неисполненіе заводчиками контракта, но, принявъ во вниманіе, что недостатки парохода могутъ быть отчасти отнесены къ неудовлетворительности системы Френсиса, избранной самимъ Морскимъ вѣдомствомъ и что, во всякомъ случаѣ, по недостаточности испытанія этой системы процессъ представляется затруднительнымъ и успѣшный исходъ его сомнительнымъ, г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ приказалъ принять пароходъ въ казну, не начиная процесса, что, и утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ, по журналу 5-го Января 1861 года ст. 22.347.

Доставка парохода въ Кронштадтъ обойдется около 364 ф. стер. (т. е. около 2.550 р. сер.).

3) **Два барказа**, изъ стальныхъ листовъ въ $^1/_8$ д., для усиленія боевыхъ средствъ Астрабадской станціи, о размѣреніяхъ которыхъ и ихъ механизмахъ имѣются свѣдѣнія въ отчетѣ Департамента за 1860 г., стр. 60.

Барказы построены на заводѣ Ренни, въ Лондонѣ, и доставлены въ Кронштадтъ, въ Маѣ мѣсяцѣ 1861 г. въ частяхъ, на купленномъ въ Англіи транспортѣ **«Красная Горка»** (Бритомаръ).

Барказы собраны въ С. Петербургѣ на Галерномъ Островкѣ казенными средствами, подъ наблюденіемъ и руководствомъ нанятаго съ этою цѣлью въ Англіи Инженера Тарта. При немъ во все время работъ состояли вольные машинисты двор. Чаплинскій и крестьянинъ Михайловъ, которые потомъ и отправились на барказахъ къ мѣсту ихъ назначенія.

Доставленные при барказахъ изъ Англіи чугунные гребные винты системы Гриффита оказались недостаточно прочными и были сдѣланы такой величины, что выходили ниже киля, а потому, чтобы дать барказамъ возможность плавать при мелководіи безъ опасеній за цѣлость винта, даже если бы они стали

на мель, признано было нужнымъ сдѣлать новыя желѣзныя лопасти, короче англійскихъ, такъ, чтобы они не доходили до киля; но дабы, съ уменьшеніемъ длины, дать имъ туже силу, которую имѣли англійскія, нужно было ихъ сдѣлать шире послѣднихъ. Лопасти эти были сдѣланы на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ.

Барказы были окончены сборкою и спущены на воду, одинъ 7, а другой 11 Іюля, и при спускѣ, съ машиною, котлами и 14 человѣкъ команды, углубились:

Форъ-штевнемъ — 6 д.
Ахтеръ-штевнемъ 1 ф. 9 »

Расходы по построенію барказовъ заключаются въ слѣдующемъ:

Заплачено заводчику за барказы, безъ доставки 1.600 ф. ст. или	10.816 р. 90 к.
Инженеру Тарту за сборку барказовъ уплачено	528 » 21 »
Употреблено отъ порта лѣсовъ, матеріаловъ и мастеровыхъ для сборки и спуска барказовъ на воду	2.196 » 36¼ »
Сдѣлано на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ: два камбуза, чугунныя муфты и лопасти и другіе предметы	308 » 90 »
Куплены съ воли солинометры, свистки и сѣтки на дымовыя трубы	95 » 50 »
Слѣдовательно общая стоимость обоихъ барказовъ составляетъ	13.945 р. 87¼ к.

Нарѣзныя орудія, которыми, какъ сказано въ отчетѣ 1860 г., предполагалось снабдить барказы, были заказаны въ Англіи, но не были готовыми ко времени отправленія сюда барказовъ, и потому они вооружены здѣсь временно ¼ пудовыми единорогами.

Барказы отправились въ Астрахань 16-го Августа подъ начальствомъ Лейтенанта Геринга и прибыли туда въ Октябрѣ мѣсяцѣ благополучно; только на одномъ барказѣ во время пути не далеко отъ Рыбинска лопнуло мѣдное кольцо эксцентрика, но это незначительное поврежденіе исправлено было безъ вся-

кихъ затрудненій въ Костромѣ, на механическомъ заводѣ гг. Шиповыхъ.

Для С. Петербургскаго порта.

4) **Паровой барказъ,** съ машиною въ 10 силъ, для буксированія грузовыхъ судовъ между С. Петербургомъ и Ижорскими заводами (см. Отчетъ Кор. Департ. за 1860 годъ стр. 60).

Барказъ доставленъ въ Кронштадтъ, въ собранномъ видѣ, въ Августѣ 1861 года.

Вслѣдствіе поврежденія стрѣлъ, которыми производилась погрузка, былъ попорченъ планширь барказа и, во избѣжаніе задержекъ, барказъ былъ отправленъ непочиненнымъ; исправленіе его произведено въ Кронштадтѣ и обошлось казнѣ 265 р. 23¼ коп., каковая сумма будетъ взыскана съ заводчика.

За барказъ, съ доставкою, уплачено 991 ф. ст., что на наши деньги составитъ 6.931 руб. 59 коп. сер.

5) **Паровые барказы**, для военныхъ судовъ:

Съ увеличеніемъ размѣровъ военныхъ судовъ и приспособленіемъ къ нимъ пароваго двигателя, представилась возможность увеличить и судовыя средства для перевоза войскъ и принадлежащихъ имъ грузовъ.

Съ этою цѣлью на фрегатъ «**Свѣтлана**» сдѣланъ былъ въ г. Бордо, въ видѣ опыта, желѣзный паровой барказъ, съ выемною 8 сильною машиною, которая устанавливается, когда настоитъ въ томъ надобность, такъ что барказъ можетъ ходить и подъ веслами и подъ парусами и подъ парами.

Во время плаванія фрегата въ китайскихъ моряхъ барказъ этотъ, по отзыву командира отряда Контръ-Адмирала Лихачева, оказался чрезвычайно полезнымъ.

Вслѣдствіе сего, по приказанію Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала, изготовлены въ Англіи на заводѣ Митчеля стальные паровые барказы.

Для корвета «Богатырь».

Въ 48 ф. длины, способный носить нарѣзную пушку наибольшаго калибра полевой артиллеріи и снабженный для большей безопасности воздушными ящиками.

Барказъ стоитъ 800 ф. стерл. (5.636 р. 70 коп.).

Для фрегата «Ослябя»:

Стальной, винтовый барказъ, длиною 35 ф., стоитъ 510 ф. стер. (3.593 р. 39 коп.).

Для фрегатовъ: «Дмитрій-Донской», «Александръ-Невскій» и «Пересвѣтъ» предполагается заказать паровые барказы на нашихъ заводахъ.

6) **Верейка** для Его Императорскаго Высочества Государя Наслѣдника Цесаревича.

Она стоитъ 168 ф. 11 шиллинг. 6 пенс. (1.186 руб. 64 коп. сер.).

Для Аральской флотиліи:

7) **Пароходъ «Аралъ»,** въ 40 силъ, съ двумя горизонтальными машинами.

8) **Пароходъ «Сыръ-Дарья»**, въ 20-ть силъ, съ двумя горизонтальными высокаго давленія машинами.

9) **Плавучій докъ,** состоящій изъ двухъ понтоновъ, съ машиною въ 4 силы, трубчатымъ котломъ и восемью двойнаго дѣйствія помпами.

10) **Одна баржа.**

11) **Четыре остроконечныя шлюпки**.

12) **Двѣ шлюпки,** съ острыми носами и квадратными кормовыми частями.

13) **Машина** о 3-хъ комплектахъ рѣзцовъ, для рѣзанія камышей въ озерахъ и разливахъ, встрѣчающихся на р.р. Сыръ-Дарьѣ и Аму-Дарьѣ, съ приводами для соединенія съ механизмомъ пароваго барказа «**Обручевъ**».

Размѣренія этихъ судовъ, а равно дока и машины показаны въ отчетѣ Департамента за 1860 г. на стр. 60 и 61.

Суда, докъ и машины, съ инструментами, запасными частями, припасами и вещами изготовлены на Ливерпульскомъ заводѣ Windsor Iron Works г. Гамильтона; доставлены въ С.-Петербургъ въ Іюнѣ 1861 г., на частномъ пароходѣ Emperor.

Изъ контрактной суммы 14.119 ф. ст. удержано при окончательномъ разсчетѣ съ заводчикомъ: 250 ф. на каютныя принадлежности, купленныя наблюдавшимъ за постройкою судовъ для Аральской флотиліи, Флигель-Адъютантомъ Бутаковымъ; 50 ф. за отмѣненную галваническую ванну и 60 ф. въ неустойку, по случаю неисправности заводчика.

За тѣмъ уплачено:

Заводчику........	95.905 р. 11 к.
За доставку........	3.147 » 75 »
За страховку........	1.195 » 41 »
Итого.....	100.248 р. 27 к.

Эта сумма выражаетъ общую стоимость всѣхъ означенныхъ судовъ.

ВЪ ШВЕЦІИ.

Для Аральской флотиліи:

14) Новые **паровые котлы** для парохода «Перовскій», въ 40 силъ, и пароваго барказа «Обручевъ», въ 12 силъ.

Для парохода четыре котла въ двухъ отдѣльныхъ частяхъ каждый, а для барказа одинъ также въ двухъ частяхъ, для облегченія транспортировки ихъ сухимъ путемъ къ мѣсту назначенія.

Котлы эти изготовлены на Мутальскомъ механическомъ заведеніи и доставлены въ С. Петербургъ въ Маѣ 1861 года. Стоимость ихъ съ доставкою 26.057 шведскихъ рейхсталеровъ (10.162 р. 23 коп. сер.).

Всѣ суда, механизмы, котлы и прочіе предметы, изготовленные въ Англіи и Швеціи для Аральской флотиліи, отправлены изъ С. Петербурга водянымъ путемъ до г. Самары, а далѣе до мѣста назначенія чрезъ г. Оренбургъ на лошадяхъ и верблюдахъ.

21-го Сентября вышелъ изъ Оренбурга въ Орскую крѣпость первый транспортъ клади, заключавшій въ себѣ 2700 п. Второй транспортъ, съ котлами для пароходовъ, не достигнувъ Оренбурга, встрѣтилъ на пути большія затрудненія отъ чрезвычайной тяжести клади.

За тѣмъ, по случаю выпавшаго въ началѣ Октября снѣга, отправленіе чрезъ степь котловъ и прочихъ принадлежностей, по необходимости отложено до весны 1862 г., а съ наступленіемъ оной, назначено отправить ихъ въ фортъ № 1.

Флигель-Адъютантъ Бутаковъ надѣется успѣть лѣтомъ того же года произвести на пароходахъ изслѣдованіе и опись рѣки Сыръ-Дарья вверхъ отъ нашихъ фортовъ.

Въ отчетѣ за 1860 годъ упомянуто, что изъ 220.000 р., назначенныхъ по Высочайшему повелѣнію 17 Января 1859 г., на усиленіе Аральской флотиліи, отпущено въ распоряженіе командира Отдѣльнаго Оренбургскаго Корпуса 40.000 руб. на расходы по доставкѣ судовъ, заказанныхъ Воткинскому заводу, въ Оренбургъ, а оттуда въ степь въ фортъ № 1, на Сыръ-Дарьѣ; на деревянную отдѣлку, стапеля и пр., для всѣхъ судовъ, включая пароходы, и на содержаніе мастеровыхъ Воткинскаго завода, во время сборки судовъ, и на доставку сихъ мастеровыхъ въ степь.

Въ отчетѣ, представленномъ Государю Великому Князю Генералъ-Адмиралу Командиромъ Отдѣльнаго Оренбургскаго Корпуса, означенные 40.000 р. показаны израсходованными на слѣдующія потребности:

На доставку съ Камско-Воткинскаго завода одной баржи, трехъ паромовъ и восьми шлюпокъ	3.500 руб.
На доставку тѣхъ же судовъ въ фортъ № 1	6.500 »
На покупку и доставку лѣса въ фортъ № 1 для всѣхъ судовъ, въ томъ числѣ и для 2-хъ пароходовъ, на деревянную отдѣлку, для стапелей и проч.	20.000 »
На содержаніе двухъ подмастерьевъ и 30 заклепщиковъ для сборки судовъ, отправку ихъ въ фортъ № 1 и обратно	10.000 »
	40.000 руб.

Какъ при отпускѣ этой суммы не имѣлся въ виду расходъ на перевозку въ фортъ № 1 пароходовъ «Аралъ» и «Сыръ-Дарья», то, согласно ходатайству г. Генералъ-Адъютанта Безака, отпущена въ его распоряженіе, съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, дополнительная сумма въ 22.800 р., для окончательной перевозки къ мѣсту назначенія и склепки судовъ.

Сверхъ того было отпущено Флигель-Адъютанту Бутакову изъ Кораблестроительнаго Департамента 1.500 р., и отъ Генералъ-Адъютанта Безака 1.000 р. на разные расходы при слѣдованіи транспортовъ изъ Самары, какъ-то: на наемъ рабочихъ для выгрузки вещей на берегъ и погрузки ихъ на те-

лѣги, для сухопутнаго слѣдованія въ Киргизскую степь и приспособленія подводъ къ перевозкѣ тяжестей.

Для С.-Петербургскаго порта и Каспійской Флотиліи.

15) Три желѣзныхъ **винтовыхъ барказа**, въ 15 силъ каждый.

Изъ нихъ: одинъ для постановки вѣхъ и бакеновъ въ Невской губѣ, и два для сообщенія между Астраханью и Бирючей косою.

Длина барказовъ .... 81 ф. —
Ширина .... 11 » 9 д.

Барказы изготовлены на Мутальскомъ механическомъ заводѣ и доставлены въ С.-Петербургъ 31 Августа 1861 года. Стоимость ихъ, съ доставкою, составляетъ, какъ и предполагалось, 90.000 шведскихъ рейхсталеровъ, что на наши деньги будетъ 35.100 р.

При испытаніи одного барказа, машина дѣлала, при давленіи пара отъ 42 до 55 фунт. на кв. д., отъ 150 до 170 оборотовъ въ минуту; скорость хода была 7 узловъ въ часъ.

Хотя при этомъ замѣчено, что котлы не доставляли пару въ изобиліи, но главный инженеръ-механикъ Балтійскаго флота приписываетъ этотъ недостатокъ тому, что каменный уголь, который употреблялся при топкѣ, негоденъ для подобныхъ котловъ, приспособленныхъ, согласно съ заказомъ, къ топкѣ антрацитомъ или коксомъ.

По сему, для положительнаго убѣжденія въ паропроизводительности котловъ, по приказанію г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, произведено испытаніе надъ ними при топленіи ихъ антрацитомъ, но тяга найдена недостаточною для этого рода топлива, а потому главный инженеръ-механикъ нашелъ необходимымъ сдѣлать весьма небольшое измѣненіе въ тягофорсированной трубѣ, и тогда по открытіи навигаціи вновь произвести пробу барказовъ.

Такъ-какъ по контракту, барказы слѣдовало изготовить къ 1 Іюня 1861 г., доставлены же они 31 Августа, то за такую просрочку и было удержано съ Мутальскаго завода въ штрафъ 1.035 рейхсталеровъ, но согласно ходатайству завода и положенію Адмиралтействъ-Совѣта по журналу 25 Октября 1861 г. ст. 22.258, они возвращены заводу, въ томъ вниманіи, что за-

медленіе въ прибытіи сюда барказовъ не повлекло за собою никакихъ убытковъ для казны, и что отдѣлка ихъ произведена весьма отчетливо.

Барказы для Каспійской флотиліи оставлены здѣсь до открытія будущей навигаціи, по случаю осенняго мелководія рѣкъ, по которымъ надлежитъ имъ слѣдовать къ мѣсту назначенія.

ВЪ ГАМБУРГѢ.

На верфи Годефроа и Бейтъ и К°.

1) Желѣзные **рѣчные буксирные колесные пароходы: «Сунгача»** и **«Усури»**, съ машинами высокаго давленія въ 40 силъ.

Размѣренія пароходовъ:

Длина		90 ф.	—
Ширина		13 »	—
Осадка въ полномъ грузу	Сунгача	2 »	—
	Усури	2 »	9 д.

2) Двѣ **желѣзныя баржи**, длин. 160 ф., шириною $17\frac{1}{2}$ ф., вышиною 7 ф. 6 д., съ осадкою, съ грузомъ въ 4.000 п., 2 фута. Контрактная цѣна пароходовъ и баржъ 112.000 марокъ-банко (около 58.600 р.).

3) **Винтовая желѣзная транспортная шкуна «Сахалинъ»**, въ 450 строевыхъ тоннъ, съ осадкою, съ командою и грузомъ въ 18.000 пуд., $10\frac{1}{2}$ ф. Машина низкаго давленія, въ 40 нарицательныхъ силъ, съ подъемнымъ винтомъ.

Контрактная цѣна 131.000 марокъ-банко (около 68.500 р).

Шкуна спущена на воду $\frac{12}{24}$ Декабря 1861 г., будетъ носить артиллерію изъ 4-хъ 12-ти фунтовыхъ коронадъ.

4) **Дубовый парусный транспортъ «Гилякъ»**, въ 600 строевыхъ тоннъ.

Размѣренія транспорта:

Длина	$142\frac{1}{2}$ ф.
Ширина	33 »
Глубина интрюма	19 »

Осадка, съ командою и 480 тон. груза, не болѣе $13\frac{1}{2}$ ф.

Контрактная цѣна, съ подводнымъ крѣпленіемъ и обшив-

кою изъ мюнцъ-металла, съ устройствомъ лацъ-бортовъ, съ полнымъ инвентаремъ и вооруженіемъ новѣйшаго усовершенствованія 117.500 марокъ-банко (около 61.500 руб. сер.).

Артиллерія—шесть 12-ти фунтовыхъ коронадъ.

Транспортъ заложенъ 11 Мая, а спущенъ на воду 20 Октября (1 Ноября).

При спускѣ углубился $8\frac{1}{2}$ ф.

Пароходы, баржи и шкуна построены для усиленія Сибирской Флотиліи, по Высочайше утвержденному, въ Январѣ 1861 года, штату этой Флотиліи. Транспоръ же «Гилякъ» предназначенъ какъ для доставки этихъ судовъ, въ частяхъ, къ мѣсту назначенія, такъ равно: для перевозки отсюда различныхъ грузовъ, въ порты Восточнаго Океана и для доставленія въ Кронштадтъ тиковаго дерева, прямо съ мѣста его произрастенія.

Въ образецъ постройки транспорта принято купеческое судно «Санъ-Франиско», построенное на той же верфи и осмотрѣнное въ 1860 г. въ Николаевскѣ на Амурѣ, командиромъ Сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго Океана Свиты Его Императорскаго Величества Контръ-Адмираломъ *Козакевичемъ*.

На шкунѣ *Сахалинъ* также предназначено отправить на Амуръ часть слѣдующаго туда груза.

Какъ отправкою въ Николаевскъ адмиралтейскаго и другихъ грузовъ на казенныхъ судахъ сберегаются издержки, которыя предстояли Морскому вѣдомству при отсылкѣ означенныхъ грузовъ на частныхъ судахъ, то расходы по постройкѣ вышеозначенныхъ судовъ, а также по снабженію и отправленію транспорта и шкуны въ Восточный Океанъ, отнесены на счетъ суммъ, какъ предназначенныхъ для постройки судовъ Сибирской флотиліи, такъ равно ассигнованныхъ на заготовленіе и доставку металловъ и разныхъ матеріаловъ въ порты Восточнаго Океана, и тѣхъ кои причитаться будутъ за перевозку проволоки и другихъ вещей, для устройства телеграфа въ Пріамурской Области (журн. Адмиралт. Сов. 15 Марта 1861 г. ст. 22.014).

Предварительные переговоры по заказу упомянутыхъ судовъ ведены были Департаментомъ, чрезъ находящагося здѣсь повѣреннаго верфи Годефроа и К°.

Цѣны, объявленныя повѣреннымъ за суда, были слѣдующія:

За пароходы и баржи, какъ сказано выше . . . . 112 т. марокъ-банко.

За шкуну . . . . 125 т. » » »

» транспортъ . . . . 115 т. » » » »

Но когда Департаментъ потребовалъ, чтобы верфь, прежде приступленія къ постройкѣ, доставила, на утвержденіе, спесификаціи и чертежи, то для личныхъ переговоровъ посему предмету прибылъ сюда Директоръ верфи г. Ферберъ и представленные имъ чертежи и спесификаціи были разсмотрѣны Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ, который исправилъ и пополнилъ, въ чемъ признавалъ необходимымъ, какъ чертежи и спесификаціи, такъ равно и самый проектъ контракта, для того, чтобы суда по своей прочности и удобствамъ соотвѣтствовали цѣли своего назначенія.

Комитетъ призналъ нужнымъ усилить нѣсколько крѣпленіе транспорта и шкуны и приспособить въ послѣдней подъёмный винтъ; это было принято г. Ферберомъ, но съ увеличеніемъ платы, прежде объявленной, за прибавленіе крѣпленія на 4 т. марокъ-банко (около 2 т. руб. сер.) и за приспособленіе подъёмнаго винта, также на 4 т. марокъ-банко, а всего на 8 т. марокъ, съ продленіемъ срока изготовленія шкуны на два мѣсяца противъ первоначальнаго предположенія, каковое измѣненіе условій было утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ, журналомъ 3 Мая ст. 22.061.

Цѣна, объявленная за постройку пароходовъ и баржъ, осталась безъ измѣненія и признана была выгодною, потому, что цѣна, за эти же суда, Бельгійскаго Общества Кокериль, была выше цѣны Годефроа почти на 12 т. руб. сер.

Контрактъ на построеніе судовъ заключенъ съ верфью 27 Апрѣля (9 Мая) 1861 г., чрезъ посредство Россійскаго Генеральнаго Консула въ Гамбургѣ Надворнаго Совѣтника Фрейтагъ Фонъ-Лорингофенъ.

По контракту пароходы и баржи должны были быть собраны на заводѣ, освидѣтельствованы довѣреннымъ отъ Правительства лицемъ, и затѣмъ разобраны, упакованы, въ частяхъ, со всѣми принадлежностями и погружены на предназначенныя для того суда, къ 19 Ноября (1 Декабря).

Для вторичной сборки этихъ судовъ на мѣстѣ, контрагенты

обязались отправить въ Николаевскъ, на томъ же суднѣ, на которомъ будутъ отправлены части означенныхъ судовъ, сборщика и механика, изъ числа участвовавшихъ въ построеніи судовъ, съ производствомъ этимъ лицамъ отъ Морскаго вѣдомства жалованья по 260 марокъ-банко въ мѣсяцъ каждому, и приличнаго по ихъ званію продовольствія во все время плаванія, со дня отъѣзда ихъ изъ Гамбурга, по день возвращенія туда.

Транспортъ долженъ былъ быть приготовленъ къ отправленію на Амуръ къ 19 Ноября (1 Декабря) 1861 г., и имѣть помѣщеніе для командира, 4 офицеровъ и для висячихъ коекъ на 40 человѣкъ команды, а также для лазарета и аптеки.

Срокъ изготовленія шкуны опредѣленъ 19 Января (1 Февраля) 1862 г., и она должна была имѣть помѣщеніе для командира, 4-хъ офицеровъ и для висячихъ коекъ на 26 человѣкъ прочей команды, а также для лазарета, аптеки и для запаса каменнаго угля на время отъ 6 до 8 дней.

Для наблюденія за работами по строенію означенныхъ судовъ командированы были командиръ транспорта Капитанъ-Лейтенантъ *Энквистъ* и командиръ шкуны Капитанъ-Лейтенантъ *Бирилевъ*. Въ помощь г. Энквисту командированы Лейтенантъ *Шульцъ* и унтеръ-офицеръ *Воронкинъ*.

Капитанъ-Лейтенанты Энквистъ и Бирилевъ нашли, что хотя контрагенты и снабдятъ транспортъ и шкуну, согласно договору, полнымъ инвентаремъ и запасными предметами, но все это будетъ исполнено такъ, какъ это принято дѣлать въ Гамбургѣ на коммерческихъ судахъ, что однако по ихъ мнѣнію недостаточно для военныхъ судовъ, а потому, по ихъ ходатайству, съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, предоставлено было имъ заказать той же верфи, для каждаго судна: *запасный рангоутъ* и *запасные паруса*, въ томъ количествѣ, какъ это признано Департаментомъ необходимымъ; *водоопрѣснительные аппараты*, вмѣсто систернъ; *сервизы*, въ дополненіе къ тѣмъ, кои отпущены отъ верфи; *громоотводы*; *каюты* для гардемариновъ, которыхъ прежде въ виду не имѣлось, но которыхъ признано полезнымъ назначить; и *помѣщеніе* для другихъ *сверхкомплектныхъ лицъ*, отправляемыхъ на Амуръ; собственно же для **транспорта**—*якорь* и *якорную цѣпь, два вельбота* и *тенты;* а на **шкуну**—*паровую лебедку* вмѣсто обыкновенной, *патентованную помпу* и *три камина.*

Стоимость сверхконтрактныхъ работъ простирается: на транспортѣ Гилякъ—на 9.453 марокъ 15 шил. (около 5 т. р.) и на шкунѣ Сахалинъ—на 3.237 р. 56 коп.

Транспортъ «Гилякъ» по нагрузкѣ и по окончательномъ изготовленіи вышелъ изъ Гамбурга 22 Ноября.

На немъ погружено: два парохода и двѣ баржи—въ частяхъ, телеграфъ и разный адмиралтейскій грузъ. Всего около 535 тоннъ.

Съ этимъ грузомъ транспортъ имѣлъ углубленіе:

Ахтеръ-штевня	14 ф.	7 д.
Форъ-штевня	13 »	10 »

При такомъ углубленіи транспортъ не могъ перейти Эльбскій баръ (на которомѣ было около 12 ф. глубины) и вернулся въ Гамбургъ, для перегрузки.

Перегрузившись, транспортъ $^{18}/_{30}$ Декабря отправился по назначенію.

Шкуна «Сахалинъ» спущена на воду, какъ выше сказано, $^{12}/_{24}$ Декабря и нынѣ изготовляется къ выходу въ море.

Командиръ шкуны донесъ, что верфь намѣревалась ставить на шкуну чрезвычайно дурной рангоутъ, съ которымъ небезопасно было бы идти въ море и что директоръ верфи не смотря ни на какія убѣжденія, не соглашается перемѣнить этотъ рангоутъ.

Какъ, по контракту, верфь обязывалась все исполнить самымъ лучшимъ образомъ, и всякій споръ и недоразумѣнія, которые могутъ возникать при этомъ, должны быть рѣшаемы третейскимъ судомъ, то Департаментъ просилъ Генеральнаго Консула убѣдить верфь къ перемѣнѣ рангоута, а при безуспѣшности убѣжденій обратиться къ третейскому суду.

Выбранные обѣими сторонами въ судьи трое старыхъ и опытныхъ капитановъ купеческаго флота, осмотрѣвъ работы на шкунѣ, актомъ удостовѣрили, что всѣ онѣ исполнены удовлетворительно, кромѣ гротъ-мачты, которую слѣдуетъ замѣнить другою, лучшею.

На шкуну наняты вольные механикъ Сведбергъ и машинистъ Экманъ, срокомъ на два года съ жалованьемъ первый по 2.000 руб. въ годъ, а второй по 70 р. въ мѣсяцъ во время нахожденія въ плаваніи и по 40 р. въ мѣсяцъ, на берегу.

Въ 1861 г. по заказу судовъ верфи Годефроа и К° израсходовано:

Выслано векселей для платежей какъ за контрактныя, такъ равно и за сверхконтрактныя работы и за различные предметы для вооруженія судовъ	201.098 р. 59 к.
Выдано на подъемъ командѣ транспорта и шкуны, а также Капитанъ-Лейтенанту Энквисту, Капитанъ-Лейтенанту Бирилеву, Лейтенанту Шульцу и унтеръ-офицеру Воронкину	8.461 » 28 »
Перечислено въ суммы Коммиссаріатскаго Департамента, за отпущенную командамъ транспорта и шкуны одежду и провизію	1.939 » 30½ »
Выдано здѣсь въ счетъ жалованья механику Сведбергу и машинисту Экману, а также на путевыя издержки ихъ до Гамбурга, и уплачено за вексель для дальнѣйшаго удовлетворенія этихъ лицъ жалованьемъ	2.790 » — »
Уплачено по кредитивамъ высланнымъ для удовлетворенія командъ денежнымъ довольствіемъ	12.528 » 70 »
Всего	226.817 р. 87½ к.

Окончательный разсчетъ по этой операціи можетъ быть сдѣланъ не прежде, какъ по поступленіи судовъ въ составъ Сибирской флотиліи.

5) *Восемь* **гребныхъ судовъ**, вельботной постройки *), изъ желобчатаго волнообразнаго галванизированнаго желѣза, по системѣ гражданина Сѣверо-Американскихъ штатовъ Френсиса.

По ходатайству Главнаго Командира Астраханскаго порта, вслѣдствіе представленія Начальника Экспедиціи для съемки и промѣра Каспійскаго моря, въ видахъ, постройкою желѣзныхъ судовъ, вмѣсто деревянныхъ, уже пришедшихъ въ негодность, обезпечить успѣхъ описныхъ работъ и избавиться отъ необходимости прибѣгать къ частой постройкѣ новыхъ деревянныхъ гребныхъ судовъ, срокъ службы которыхъ, по свойству прибрежной описи, не можетъ быть продолжителенъ.

Всѣ данныя о размѣреніи, внутреннемъ расположеніи и о

*) Но не съ распашными, а обыкновенными веслами, т. е. по два на банкѣ.

качествахъ, какія должны имѣть эти суда, сообщены были Капитаномъ 1-го ранга Ивашинцовымъ.

Размѣренія судовъ слѣдующія:

	Длина.	ширина.	глубина.
Шесть, 8 весельн.	25 ф.	7 ф. 7 д.	2 ф. 9 д.
и двѣ 10 весельн.	30 »	пропорціонально длинѣ.	

Стоимость ихъ:

Первыя шесть, по 465 р. за каждое, за всѣ			2.790 р.
Два послѣднія, по 595 р.	»	»	1.190 »
Сверхъ того 50 веселъ изъ Американскаго ясеня, по 2 р. 50 к. за весло		»	125 »
Итого			4.105 р. с.

Суда доставлены въ С.-Петербургъ и съ первымъ весеннимъ транспортомъ будутъ отправлены въ Астрахань.

При освидѣтельствованіи судовъ Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ, найдено, что всѣ восемь шлюпокъ, согласно съ условіями контракта, построены прочно изъ доброкачественнаго желѣза; имѣютъ надлежащія размѣренія и непроницаемыя воздушныя отдѣленія въ носу и кормѣ, такъ что, будучи наполнены водою, могутъ легко держаться на водѣ съ полнымъ числомъ гребцовъ; просторны, въ особенности въ кормовой части, и на ходу на веслахъ легки, а самыя весла сдѣланы изъ хорошаго ясеня, достаточно упруги и прочны.

На семъ основаніи съ г. Френсисомъ сдѣланъ окончательный разсчетъ *).

Б. СУДА ПОСТРОЙКА КОИХЪ НАЧАТА ВЪ 1861 ГОДУ.

ВЪ АНГЛІИ.

Окованная плавучая баттарея въ 300 силъ.

На заказъ этой баттареи, въ Англіи, послѣдовало Высочайшее соизволеніе 19 Іюня 1861 года.

*) Кромѣ того Френсису заказано, съ разрѣшенія Адмиралт.-Совѣта, по жур. 20 Декабря 1861 г. ст. 22.330, *десять 8-ми вес. гребныхъ судовъ*, для описныхъ работъ въ Балтійскомъ морѣ. Суда эти должны быть доставлены въ С.-Петербургъ, съ открытіемъ навигаціи. Стоимость ихъ будетъ простираться до 5.550 р. с.

Въ исполненіе таковой Высочайшей воли, постройка означенной баттареи, съ бронированною на ней башнею, для стрѣлковъ и рулевыхъ, предоставлена съ утвержденія Адмиралтействъ-Совѣта (жур. 11 Октября и 13 Декабря ст. 22.242 и 22.317), Обществу Темзенскаго Кораблестроительнаго завода (Thames Iron Works), въ чемъ и заключенъ съ Обществомъ контрактъ 16 Ноября.

Размѣренія баттареи:

Наибольшая длина	220 ф.,	а по гондеку 192 ф.
Ширина	53 »	
Глубина интрюма	26 »	6 дюймовъ.
Строевыхъ тоннъ	$2.395^{58}/_{94}$.	

Контрактная цѣна:

За баттарею	115.630	фунт. стер.
» башню	1.650	» »
Итого	117.280	» »

Что, по курсу $33^{7}/_{8}$ пенса на рубль и съ банкирскими издержками, составитъ на наши деньги до 840.000 руб.

Въ число этой суммы, по 1-е Января 1862 г., уплачено — 278.865 р. 90 коп.

Первоначально предполагалось поставить на эту баттарею механизмъ съ корабля «Константинъ»; но, впослѣдствіи, это предположеніе признано невыгоднымъ, какъ въ хозяйственномъ, такъ и въ техническомъ отношеніи, ибо на приспособленіе механизма къ новому назначенію и на доставку его въ Англію потребовалось бы употребить значительную сумму, а между тѣмъ механизмъ, въ отношеніи запаса угля и расхода его на дѣйствіе машины, не отвѣчалъ бы современнымъ требованіямъ.

По этому Государь Великій Князь Генералъ-Адмиралъ разрѣшилъ заказать механизмъ для баттареи въ Англіи, въ 300 силъ, новѣйшей экономической системы заводчиковъ Модзлея и Фильда.

На семъ основаніи предложено Капитану 2 ранга Шварцу, наблюдающему за постройкою баттареи, войти въ окончатель-

ное соглашеніе съ заводчиками Модзлеемъ и Фильдомъ объ изготовленіи ими означеннаго механизма.

Для возможно-полнаго изученія способовъ новаго желѣзнаго судостроенія въ Англіи, а также изготовленія плитъ для брони военныхъ судовъ и прикрѣпленія оной къ корпусу судовъ, командированы въ Англію, съ Высочайшаго соизволенія, въ распоряженіе Капитана 2-го ранга Шварца: корпуса корабельныхъ инженеровъ Прапорщикъ *Потаповъ*, кондукторъ *Потаповъ*, одинъ *унтеръ-офицеръ* и пять *мастеровыхъ* съ Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ, на все время, пока будетъ продолжаться постройка означенной баттареи, т. е. по 1-е Іюля 1863 г.

ВЪ БЕЛЬГІИ.

Выше, а именно въ статьѣ о покупкѣ транспорта «Красная Горка», сказано, что при С.-Петербургскомъ и Кронштадтскомъ портахъ ощущался недостатокъ также и въ пассажирскихъ пароходахъ.

Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ признавалъ соотвѣтствующимъ назначенію такихъ судовъ, чтобы пароходъ, который будетъ избранъ для этой цѣли, могъ дѣлать до 13 узловъ въ часъ и былъ бы величиною съ паровую яхту «Стрѣльна», но не столь роскошной отдѣлки.

Яхта «Стрѣльна», въ 70 силъ, обошлась Морскому вѣдомству, съ доставкою изъ Англіи сюда, въ 68.293 руб. сер.

По свѣдѣніямъ, собраннымъ о цѣнахъ, нынѣ существующихъ на пассажирскіе пароходы, которые удовлетворяли бы условіямъ, указаннымъ Его Высочествомъ, оказывалось, что такой пароходъ, въ 70 силъ, если заказать въ Англіи, стоилъ бы около 61.000 р. с.; а въ Бельгіи, на заводѣ Общества Кокериль, въ 80 силъ — 210.000 франковъ, или около 58.000 руб. сер.

Какъ сія послѣдняя цѣна признана была выгодною, то и заключенъ съ Обществомъ Кокериль, согласно съ разрѣшеніемъ Адмиралтействъ-Совѣта (журн. 15-го Февр. 1861 г. ст. 21.982), чрезъ посредство Адъютанта Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, Капитана 1-го ранга Лобанова-Ростовскаго, контрактъ на постройку таковаго парохода, за объявленную Обществомъ цѣну, съ тѣмъ чтобы пароходъ былъ доставленъ сюда въ Маѣ мѣсяцѣ 1862 года.

Размѣренія парохода:

Длина по грузовой ватеръ-линіи	155 фут.
Ширина	16 »
Углубленіе	$4\frac{1}{2}$ »

Пароходъ этотъ наименованъ «Нева».

Въ заключеніе настоящей статьи о постройкѣ судовъ за границею, слѣдуетъ сказать:

1) **Объ окончательномъ разсчетѣ по клиперу «Гайдамакъ».**

Въ отчетѣ Департамента за 1860 г. на стр. 56, сказано, что клиперъ не былъ сданъ въ Морское вѣдомство къ сроку, назначенному въ контрактѣ, а именно къ 19-му Августа (1-му Сентября) 1860 года.

Всѣ работы по клиперу приведены были къ окончанію въ Декабрѣ мѣсяцѣ и $^{19}/_{31}$ Декабря произведена была окончательная проба клипера подъ парами въ устьѣ Темзы. Отсюда клиперъ пошелъ въ Плимутъ и 30-го Декабря 1860 г. (11-го Января 1861 г.) бросилъ якорь на тамошнемъ рейдѣ, — а на другой день отправился далѣе къ берегамъ Амура.

Въ первой части перехода клипера до Плимута, онъ, съ попутнымъ теченіемъ, шелъ по 12 узловъ; паръ держался на 15 фунтахъ при 83 оборотахъ машины въ минуту; средній же ходъ клипера 10 узловъ въ часъ.

Качества клипера, какъ Морскаго судна, признаны были удовлетворительными, и посему Генералъ-Адъютантомъ Графомъ Путятинымъ признано возможнымъ сдѣлать по постройкѣ клипера окончательный расчетъ, не удерживая штрафныхъ за просрочку денегъ.

При этомъ уплачено:

Судостроителю Питчеру за построеніе корпуса клипера съ вооруженіемъ и снабженіемъ его по нѣкоторымъ частямъ, кромѣ артиллеріи, водоопрѣснительнаго аппарата, компасовъ, бѣлья и серебра для каютъ. . . .	28.000 ф. с.
Заводчикамъ Модзлею и Фильду за изготовленіе механизма, съ запасными вещами, инструментами и установкою въ судно	16.390 ф. с.

Кромѣ того на снабженіе клипера камбузомъ съ холодильниками и всѣми къ нимъ принадлежностями, переговорными трубами и особымъ устройствомъ для спуска шлюпокъ съ боканцевъ	959 ф. с. 13 ш. 3 п.
Такъ что полная стоимость клипера со всею отдѣлкою составляетъ	45.349 ф. с. 13 ш. 3 п.
или на наши деньги	317.447 р. 58 к. с.

Кромѣ того, по случаю отправленія клипера въ Восточный Океанъ, на приготовленіе онаго въ дальнее плаваніе и на снабженіе его всѣми необходимыми для того предметами и запасами употреблено 4.544 ф. 2 ш. и $10\frac{1}{2}$ пенс., или 31.809 р.

2) **Объ окончательной отдѣлкѣ лодокъ «Моржъ» и «Тюлень»,** строившихся во Франціи.

Лодка «Моржъ», какъ сказано въ отчетѣ 1860 года, построена была въ Гаврѣ во Франціи тамошнимъ судостроителемъ Норманомъ; механизмъ же для нея, горизонтальной системы, высокаго давленія, въ 80 нарицательныхъ силъ съ тремя круглыми паровыми котлами, изготовленъ въ Англіи на заводѣ Модзлея и Фильда.

Лодка, по спускѣ ея въ Гаврѣ на воду, приведена была въ Англію для установки машины, окончательной отдѣлки и вооруженія. По совершенномъ окончаніи всѣхъ этихъ работъ, $^{7}/_{19}$ Января 1861 года произведена была окончательная проба лодки, причемъ при углубленіи ахтеръ-штевня 8 ф. 7 д., и форъ-штевня 7 ф. 9 д., оказалось, что наибольшій ходъ былъ 9,82 узла въ часъ; наибольшее давленіе пара по манометру 64 фунта, винтъ дѣлалъ 150 оборотовъ; паръ поддерживался легко; руля лодка слушала хорошо.

Вообще, при пробѣ въ свѣжій вѣтеръ подъ парами и парусами, лодка оказалась хорошимъ морскимъ судномъ.

Вслѣдствіе сего Генералъ-Адъютантомъ Графомъ Путятинымъ сдѣланъ былъ окончательный расчетъ по этой постройкѣ, причемъ уплачено:

Судостроителю Норману за построеніе корпуса лодки по кон-

тракту 23 Октября (4-го Ноября) 1859 года	9.850 ф. ст.	
Заводчикамъ Модзлею и Фильдъ за изготовленіе механизма	4.640 » »	
Компаніи Темзенскаго завода (Thames Iron Works) за вооруженіе и внутреннюю отдѣлку лодки	3.946 » »	6 ш. 9 п.
На пріобрѣтеніе для лодки камбуза съ холодильникомъ и всѣми принадлежностями, гребныхъ судовъ, якорей, цѣпей, переговорныхъ трубъ, штормовыхъ парусовъ, свистка къ паровой трубѣ и на расходы по доставкѣ лодки изъ Гавра въ Лондонъ употреблено	1.284 » »	11 » 5 »
Такъ что полная стоимость лодки со всею отдѣлкою составляетъ	19.720 ф. ст.	18 ш. 2 п.
или на наши деньги	138.046 р. 36 к.	

Лодка «Моржъ» отправилась къ мѣсту назначенія, въ Восточный Океанъ прямо изъ Англіи. Приготовленіе ея къ дальнему плаванію и снабженіе всѣми необходимыми для того предметами и запасами обошлось въ 3.439 ф. 9 ш. и $1\frac{1}{2}$ пенса или 24.076 р. 20 коп.

Винтъ на лодкѣ поднимается и опускается безъ рамы, и командиръ лодки въ Февралѣ мѣсяцѣ 1861 г. доносилъ, что онъ находитъ это съ своей стороны неудобнымъ, потому, что если какой нибудь конецъ попадетъ въ винтъ во время хода, что легко можетъ случиться, и случилось уже два раза, то винтъ нельзя поднять, а нужно посылать человѣка въ водолазной одеждѣ обрѣзать концы и очищать винтъ подъ водою, что въ морѣ, на волненіи, крайне затруднительно и не всегда возможно; при неуспѣхѣ же въ этой работѣ — придется винтъ не поднимать.

Опусканіе винта на мѣсто сопряжено еще съ бо́льшими затрудненіями: винтъ, при малѣйшемъ волненіи, или даже и безъ

волненія, но при маломъ ходѣ, трудно вдвигается на мѣсто, и разъ, когда пришлось опускать его, щипцы разогнулись и опущенный уже винтъ, не войдя на мѣсто, отдался и пришлось его ловить, что, при безпрестанномъ поддаваніи въ колодезь, очень неудобно, и, если бы не удалось захватить винтъ, то онъ разбилъ бы всю корму.

По этому предмету г. Генералъ-Адъютантъ Графъ Путятинъ увѣдомилъ, что «подъемъ винта на лодкѣ сдѣланъ согласно способу, принятому на англійскихъ канонирскихъ лодкахъ; винтъ не тяжелъ и поднимается безъ рамы, помощію щипцовъ, закладываемыхъ въ отверстіе, сдѣланное въ лопасти.»

«Цѣль такого устройства состоитъ въ облегченіи кормовой части отъ тяжести рамы, и вообще не слышно жалобъ на затруднительность подъема винтовъ на англійскихъ лодкахъ.»

«Затрудненія, встрѣчаемыя съ винтомъ, на лодкѣ «Моржъ», конечно, произошли отъ неопытности въ обращеніи съ нимъ, ибо еще не успѣли хорошенько ознакомиться съ подъемомъ и спускомъ винта.»

«Что касается до невозможности поднять винтъ когда около него запутается какой нибудь конецъ, то это неудобство относится ко всѣмъ винтамъ, какого бы устройства они не были, и именно на подобные случаи на лодку и дана водолазная одежда.»

«При дальнѣйшемъ плаваніи опытъ научитъ быть осторожнѣе и заботиться о томъ, чтобы ни какіе концы въ винтъ не попадали.»

Дальнѣйшихъ жалобъ на неудобное устройство винта, отъ командира лодки не поступало.

Лодка «Тюлень», построенная, подобно предъидущей, тѣмъ же судостроителемъ Норманомъ въ Гаврѣ, по спускѣ ея на воду, приведена была въ Лондонъ, гдѣ на нее поставлена машина, горизонтальной системы, высокаго давленія въ 40 силъ, съ двумя круглыми котлами, изготовленными на заводѣ Модзлей и Фильдъ, и за тѣмъ лодка окончательно отдѣлана и вооружена.

$^{6}/_{18}$ Іюля произведена была проба лодки на вымѣренной милѣ, и 18 Іюля она прибыла въ Кронштадтъ, гдѣ и принята къ порту.

По постройкѣ лодки Капитанъ-Лейтенантомъ Колокольцевымъ сдѣланъ окончательный разсчетъ, причемъ уплачено:

Судостроителю Норману за построеніе корпуса лодки по контракту 23 Октября (4 Ноября) 1859 года. . . .	5.912 ф. 10 ш. —
Заводчикамъ Модзлей и Фильдъ за изготовленіе механизма.	2.600 » — » —
Компаніи темзенскаго завода за вооруженіе и внутреннюю отдѣлку лодки . .	2.388 » 16 » —
На пріобрѣтеніе для лодки камбуза съ холодильникомъ и со всѣми принадлежностями; гребныхъ судовъ, якорей, цѣпей, переговорныхъ трубъ, помпъ, за доставку лодки первоначально изъ Гавра въ Лондонъ и за тѣмъ оттуда въ Кронштадтъ	1.203 » 3 » 8 п.
Такъ что полная стоимость лодки со всею отдѣлкою составляетъ	12.104 ф. 9 ш. 8 п.
или на наши деньги	84.731 р. 39 к. сер.
Да кромѣ того на снабженіе ея разными запасами, артиллерійскими принадлежностями и гидрографическими инструментами употреблено.	725 ф. 6 ш. 8 п.
или	5.077 р. 34 к. сер.

3) **О механизмахъ для корветовъ «Рында» и «Новикъ».**

Новые механизмы, для означенныхъ корветовъ, въ 160 силъ каждый, низкаго давленія, съ паровыми котлами, запасными вещами и инструментами, изготовлены на заводѣ Гомфрейса и Тенантъ.

О заказѣ этихъ механизмовъ сказано въ отчетѣ Департамента за 1860 годъ на стр. 73.

Обѣ машины доставлены въ Кронштадтъ въ Маѣ мѣсяцѣ, окончательно установлены въ суда и испытаны 2 Сентября 1861 г., при чемъ оказалось, что онѣ дѣйствовали удовлетворительно, но какъ на обоихъ корветахъ ощущалось значительное сотрясеніе, то, согласно съ мнѣніемъ главнаго инженеръ-механика Балтійскаго флота г. Ламберта, заводчику Гомфрей-

су предложено было обрубить передніе или входящіе углы гребныхъ винтовъ, что и было исполнено въ Англіи, по прибытіи туда корветовъ.

Послѣ сего корветамъ произведено было испытаніе на Спитгедскомъ рейдѣ и результаты испытанія оказались удовлетворительными.

По сему съ заводчиками сдѣланъ окончательный разсчетъ.

По контракту за механизмы доставку и установку ихъ въ суда, слѣдовало заплатить 21.260 ф. стер.; но какъ механизмы доставлены были въ Кронштадтъ на купленномъ въ Англіи морскимъ вѣдомствомъ транспортѣ «Красная-Горка», то заводчики согласились сбавить съ контрактной платы 640 ф. ст., за тѣмъ общая стоимость механизмовъ, съ установкою, составляетъ — 20.620 ф., а на наши деньги 143.725 руб. 32 к., а каждой силы — 449 р. $14\frac{1}{5}$ коп.

4) **О понтонѣ.**

Понтонъ этотъ особаго устройства, изготовленъ иностранцемъ Грунтомъ и доставленъ имъ въ Кронштадтъ, по приказанію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала.

Понтонъ состоитъ изъ частей, скрѣпленныхъ между собою болтами съ гайками, такъ что по разборкѣ, всѣ части могутъ быть сложены вмѣстѣ, помѣщаясь одна въ другую.

Понтонъ построенъ изъ доброкачественнаго желѣза, чисто и прочно; испытаніе его отложено до открытія навигаціи. Онъ стоитъ 2.500 руб. сер.

ОТДѢЛЪ II.

ОБЪ ИСПРАВЛЕНІИ СУДОВЪ И ИХЪ МЕХАНИЗМОВЪ.

С.-ПЕТЕРБУРГСКІЙ ПОРТЪ.

СУДА:

1) Исправлены по дефектамъ: *паровыя яхты* «Александрія» и «Стрѣльна»; *пароходы*: «Ильмень», «Ладога», «Курьеръ», «Онега», «Ястребъ», «Фонтанка», «Разсыльный» и «Вѣстовой»; *винтовыя канонирскія* лодки: «Вѣдьма», «Взрывъ», «Копчикъ» и «Сѣкира»; *парусныя яхты*: «Королева-Викторія», «Никса», «Волна», «Костя», «Затѣя» и *голландскіе буера;* 57 портовыхъ судовъ разныхъ наименованій и 221 гребное судно.

2) По особыхъ распоряженіямъ и случаямъ, исправленія произведены: на яхтѣ «Стрѣльна», на *пароходахъ*: «Ильмень», «Онега», «Славянка»; на *винтовыхъ канонирскихъ* лодкахъ: «Сѣкира», «Взрывъ», «Копчикъ», «Коршунъ» и 28-ми, зимовавшихъ въ Галерномъ портѣ, по случаю назначенія ихъ въ плаваніе.

3) Кромѣ того, съ пароходовъ «Графъ Вронченко» и «Нева» — сняты механизмы и котлы и на послѣднемъ изъ этихъ пароходовъ произведены работы по приспособленію его для занятія брантвахтеннаго поста Большаго Невскаго фарватера.

На всѣ таковыя ремонтныя работы употреблено: матеріаловъ на 13.364 руб. 76¾ к., и казенной рабочей силы на 39.482 р. 5 коп.; всего же 52.846 руб. 81¾ коп.

4) Относительно исправленія загородныхъ судовъ, согласно съ ходатайствомъ завѣдывающаго этими судами начальника Петергофскаго порта Лейтенанта *Титова*, одобреннымъ Командиромъ Гвардейскаго Экипажа, въ 1861 году сдѣлано распоряженіе, чтобы, на будущее время, постройка таковыхъ судовъ производилась въ С. Петербургѣ, а не въ Павловскѣ; чтобы мастеровые, необходимые для исправленія судовъ, были командируемы въ распоряженіе Лейтенанта Титова собственно на время работъ; чтобы для покупки строительныхъ и другихъ матеріаловъ, а также на доставку изъ С. Петербурга судовъ и предметовъ ихъ вооруженія отпускались г. Титову, подъ отчетную вѣдомость, деньги, въ размѣрѣ сего расхода, по трехълѣтней сложности.

Изъ отчетной вѣдомости Лейтенанта Титова видно, что въ 1861 году на исправленіе 17 судовъ, 21-го плота и понтоновъ, спусковаго фундамента и двухъ мачтъ, употреблено: 700 руб. сер. на окраску, полировку и позолоту, и 378 р. 85 коп. на строительные матеріалы; стоимость же рабочей силы, данной отъ порта, составляетъ 1.000 р., а всего 2.078 руб. 85 к.

МЕХАНИЗМЫ.

При портѣ:

Паровые котлы: на паровыхъ яхтахъ «Александрія» и «Стрѣльна», на пароходѣ «Курьеръ» и на винтовыхъ канонирскихъ лодкахъ: «Сѣкира», «Копчикъ», «Щука», «Домовой», «Молнія» и «Русалка».

Механизмы—на тѣхъ же яхтахъ и на пароходахъ: «Курьеръ», «Ильмень», «Фонтанка», «Ястребъ», «Разсыльный»; на лодкахъ: «Взрывъ», «Вѣдьма», «Копчикъ», «Коршунъ» и «Сѣкира» и на паровой шлюпкѣ «Самоваръ».

На эти исправленія употреблено: матеріаловъ на 1.459 руб. $44^1/_4$ коп. и рабочей силы на 4.556 руб. 24 коп.; итого 6.015 руб. $68^1/_4$ коп.

НА ЗАВОДѢ БЕРДА.

Исправлены *паровые котлы* съ парохода «Онега», за 850 руб. сер.

НА АДМИРАЛТЕЙСКИХЪ ИЖОРСКИХЪ ЗАВОДАХЪ.

Исправленъ какъ по *механизму*, такъ и *по корпусу* желѣзный пароходъ «Вѣстовой», о неудовлетворительномъ исправленіи коего въ 1860 г., сказано въ отчетѣ за этотъ годъ Департамента, на стр. 70.

Пароходъ зимуетъ на заводахъ; по приходѣ же сюда весною будетъ освидѣтельствованъ.

КРОНШТАДТСКІЙ ПОРТЪ.

Суда.

Въ 1861 году, исправлены *по дефектамъ*, слѣдующія суда: *корабли:* —«Выборгъ», «Гангудъ», «Орелъ», «Константинъ» и «Прохоръ»; *корветы:*—«Баянъ», «Волъ» и «Медвѣдь»; Императорская яхта «Штандартъ», *пароходо-фрегаты* — «Камчатка», «Смѣлый», «Храбрый», «Гремящій», «Грозящій», «Олафъ» и «Отважный»; *бригъ* «Филоктетъ», *шкуны* — «Компасъ» и «Секстанъ»; *винтовыя канонирскія* лодки:—«Стерлядь» «Шмель», «Буянъ», «Панцырь», «Повѣса», «Ершъ» и «Коршунъ»; *транспорты* — «Двина» и «Ока»; *пароходы:* — «Невка», «Поспѣшный», «Ижора»; *тендеръ* — «Копчикъ»; *маячное судно; корабельный гидравлическій плавучій докъ.*

Также производились исправленія:

На фрегатѣ «Касторъ»; на пароходо-фрегатѣ «Рюрикъ»; на *двадцати восьми* канонирскихъ лодкахъ; на транспортѣ «Красная Горка»; на пароходахъ: «Фонтанка», «Курьеръ» и «Невка»; на состоящихъ при портѣ корабляхъ: «Великій Князь Михаилъ», «Бородино» и «Сысой-Великій»; на фрегатѣ «Вилагошъ», и корветѣ «Смоленскъ»; на плавучихъ докахъ подъ №№ 1 и 2; на внутренней брантвахтѣ и на винтовомъ барказѣ.

Были введены въ доки:

а) петра I-го.

Корабли:

«**Гангудъ**» — при чемъ корабль оконопаченъ, сдѣланъ новый фалшкиль и перемѣнено восемь поясовъ мѣдной обшивки.

«**Константинъ**» — на которомъ, согласно воли Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, сверхъ имѣющихся кингстоновыхъ крановъ для *опрѣснителей*, сдѣланы еще два: *одинъ* — на высотѣ верхняго крана, съ цѣлью испытать дѣйствіе холодильниковъ, при горизонтальномъ расположеніи кингстоновъ, *а другой* — въ одной плоскости съ верхнимъ кингстономъ, но въ нижней части трюма, въ разстояніи 5 футъ отъ киля,—для опредѣленія степени дѣйствительности холодильниковъ, при возможно большемъ разстояніи между кингстонами по вертикальной линіи и при помѣщеніи холодильника вплоть къ нижнему крану.

Во время нахожденія корабля по этому случаю въ докѣ, осмотрѣна часть его наружной подводной обшивки, которая и проконопачена.

Клиперъ «**Всадникъ**» — для узнанія причины, почему валъ гребнаго винта не могъ быть приведенъ въ движеніе.

Яхта «**Забава**» — для перемѣны поврежденнаго фалшкиля.

Пароходъ «**Фонтанка**» — исправлена мѣдная подводная обшивка.

Якорная машина — *для разбора.*

Фрегаты:

«**Пересвѣтъ**», «**Дмитрій-Донской**» и «**Александръ-Невскій**»—для установки нѣкоторыхъ частей механизмовъ, обшивки мѣдью, а первый, согласно предположенію, заявленному въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г. стр. 37, и для удостовѣренія, не требуютъ ли исправленія, сдѣланныя въ его кормовой части въ Архангельскѣ, измѣненія или большаго скрѣпленія; и **флашхоутъ**, употребляемый при водолазномъ колоколѣ.

Флашхоутъ и *три фрегата* зимуютъ въ докѣ.

б) НИКОЛАЕВСКІЙ.

Фрегаты:

«**Касторъ**»—при чемъ перемѣнены неблагонадежныя доски его наружной подводной обшивки; фрегатъ вновь обшитъ старой мѣдью и на немъ вставлены кингстоновы краны, для опрѣснительнаго аппарата, кототаго прежде на немъ не было, но который признано было необходимымъ поставить, по случаю назначенія фрегта для плаванія съ воспитанниками Морскаго Корпуса.

«**Илья-Муромецъ**» — для осмотра и уничтоженія течи кингстоновыми кранами.

Корветъ «**Рында**»—зимовалъ въ Петровскомъ докѣ, но былъ выведенъ изъ него, для пропуска другихъ судовъ, а самъ введенъ въ Николаевскій докъ, гдѣ и установлены на корветъ нѣкоторыя части механизма, подведенъ фалшкиль; корветъ проконопаченъ и обшитъ мѣдью.

Пароходо-фрегатъ «**Олафъ**»—для осмотра поврежденія, полученнаго имъ въ шкерахъ, гдѣ онъ ударился о камень. На фрегатѣ подведенъ новый фалшкиль, а оторванная и поврежденная мѣдная обшивка—замѣнена новою.

Клепера «**Алмазъ**» и «**Жемчугъ**», для установки подводныхъ частей механизмовъ и обшивки мѣдью. Клипера зимуютъ въ докѣ.

в) НА МОРТОНОВЪ ЭЛИНГЪ БЫЛИ ВЫТАЩЕНЫ:

Корветъ «**Новикъ**», по той же причинѣ и для тѣхъ же надобностей, какъ и корветъ «**Рында**».

На корветы «**Рында**» и «**Новикъ**» сдѣланы новые механизмы въ Англіи, о чемъ сказано въ I отдѣлѣ настоящаго отчета въ концѣ статьи, о постройкѣ судовъ въ Англіи.

Винтовыя канонирскія лодки:

«**Стерлядь**», «**Копье**» и «**Снѣгъ**»—для исправленія и оконопатки ихъ подводныхъ частей; при чемъ у лодки «**Стерлядь**» подводная часть обшита цинкомъ, а лодка «**Снѣгъ**» осталась въ докѣ, на зимовку.

Пароходы:

«**Ладога**» и «**Стрѣльна**»—для окраски подводной час-

ти; исправленія у перваго — греповой штуки, а у втораго — сдѣланы контръ-форсы къ кницамъ кожуховыхъ бимсовъ.

ПОДНЯТЫ НА ПЛАВУЧІЕ ДОКИ:

а) *На корабельный, о пяти частяхъ:*

Двадцать двѣ винтовыя канонирскія лодки; два пожарные бота и пашская лодка,—для разныхъ исправленій въ подводныхъ частяхъ.

б) *На малые:*

Шкуны: «**Секстанъ**», «**Компасъ**», «**Вѣха**» и «**Баканъ**»; *шестнадцать* винтовыхъ канонирскихъ лодокъ; *два* пожарныхъ бота и шаланда,—для осмотра и разныхъ работъ въ подводныхъ частяхъ этихъ судовъ.

Кромѣ казенныхъ судовъ, доками и элингомъ пользовались и частныя суда, а именно: въ *Петровскій* докъ былъ введенъ одинъ пароходъ; на *Мортоновъ элингъ* было вытащено — пять судовъ, и на малый плавучій докъ—одно. Работы на этихъ судахъ производились средствами ихъ хозяевъ.

Механизмы.

1) Для *механизма* парохода «**Курьеръ**» сдѣланы два новые *паровые котла*, со всѣми принадлежностями.

2) На пароходо-фрегатахъ «**Храбрый**» и «**Олафъ**» и на винтовыхъ канонирскихъ лодкахъ: «**Коршунъ**», «**Стерлядь**» и «**Буянъ**» исправлены *паровые котлы*.

3) На винтовыхъ лодкахъ: «**Копчикъ**», «**Взрывъ**» и «**Ершъ**» сдѣланы новыя чугунныя дейдвудныя трубы.

4) На фрегатѣ «**Касторъ**», корветѣ «**Баянъ**» и шкунѣ «**Секстанъ**» сдѣланы новые кингстоновы краны.

5) На пароходѣ «**Невка**» и винтовыхъ лодкахъ: «**Коршунъ**», «**Ершъ**» и «**Шмель**» поврежденныя дымогарныя трубки замѣнены новыми.

6) На транспортѣ «**Красная Горка**» сдѣланъ желѣзный кожухъ для дымовой трубы.

7) На корветѣ «**Волъ**» исправлены чугунные перевалы въ котлахъ и чугунный клапанъ для отсѣчки паровъ.

АРХАНГЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

Исправлены, *по дефектамъ:* бригъ «**Новая-Земля**», пароходы: «**Соломбала**», «**Смирный**», «**Полезный**» и

«Самоѣдъ», шкуна **«Задорная»**, брантвахтенное судно, транспорты: **«Кемь»** и **«Соловецкъ»**, водоналивный ботъ, подъемные бота №№ 2, 3, 4 и 5, флашхоутовъ три, гребныхъ судовъ *семьдесятъ четыре*. Исправленіе этихъ судовъ стоило—3.335 руб. $36\frac{1}{4}$ коп.

Кромѣ того на пароходѣ **«Соломбала»**, шкунѣ **«Задорная»**, и землечерпательной машинѣ были произведены слѣдующія работы.

На *пароходѣ*—для уменьшенія валкости: снята бизань-мачта, гротъ-мачта отодвинута къ кормѣ на $7\frac{1}{2}$ футъ, рангоутъ укороченъ и снята кормовая рубка; сдѣланы: площадка для путеваго компаса, блоки для барказа и ростеръ и различныя передѣлки, сопряженныя съ переносомъ гротъ-мачты. *Механизмъ* парохода исправляется.

Шкуна, по случаю оказавшейся въ ней течи, была килевана, а для устраненія ея валкости, рангоутъ укороченъ.

Землечерпательная машина, по случаю приспособленія оной къ проводкѣ за баръ фрегата «Пересвѣтъ», была проконопачена, и палубные бимсы были подперты въ три ряда пиллерсами.

НИКОЛАЕВСКІЙ ПОРТЪ.

СУДА.

Въ теченіе 1861 года исправлены по дефектамъ:

Императорская яхта 1; пароходовъ 5; шкунъ и транспортовъ 16; корветовъ 6; лоцъ-тендеровъ 2; плавучій маякъ; канонирскихъ лодокъ, баржъ, ботовъ и винтовыхъ катеровъ 13; итого 44 судна и 170 гребныхъ судовъ.

Изъ означенныхъ судовъ, 28 разнаго рода судовъ меньшихъ размѣреній, были вытащены на имѣющійся въ Николаевѣ небольшой Мортоновъ элингъ, который оказался недостаточнымъ, для судовъ болѣе значительныхъ размѣровъ. Посему таковыя суда вводимы были въ особо приспособленный для того *судостроительный докъ*. Но какъ расходы, сопряженные со вводомъ судовъ въ этотъ послѣдній докъ, слишкомъ значительны, то съ устройствомъ въ 1861 году въ Севастополѣ, Русскимъ Обществомъ Пароходства и Торговли, *Мортонова элинга*, предположено всѣ большія суда Черноморской флотиліи, въ случаѣ надобности, вытаскивать на этотъ элингъ. Такъ въ

1861 году на немъ находились: пароходъ «**Казбекъ**» и корветъ «**Рысь**».

Приступлено къ работамъ по капитальному исправленію поднятыхъ Американцемъ Гоуэномъ изъ воды въ Севастополѣ и поступившихъ въ казну: парохода, въ 400 силъ, «**Владиміръ**» и желѣзнаго парохода, въ 260 силъ, «**Казбекъ**», которые съ этою цѣлью прибуксированы изъ Севастополя въ Николаевъ.

О покупкѣ парохода «**Казбекъ**» (Эльборусъ), и о поступленіи парохода «**Владиміръ**» въ распоряженіе Черноморскаго вѣдомства, сказано въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г., на страницахъ 46 и 171.

МЕХАНИЗМЫ.

Исправлены старые механизмы, и поставлены: на корветъ «**Волкъ**», пароходы «**Турокъ**» и **Тамань**».

Исправлено, съ подѣлкою нѣкоторыхъ вещей вновь, 18 механизмовъ. Сдѣлано вновь три паровыхъ котла, которые и установлены на корветъ «**Буйволъ**». Передѣлано заново три котла съ корвета «**Зубръ**» и постановлены на корветъ «**Удавъ**».

АСТРАХАНСКІЙ ПОРТЪ.

Суда.

Исправленія и передѣлки произведены, а частью производятся на слѣдующихъ судахъ:

На пароходахъ: «**Тарки**», «**Астара**», «**Бурлакъ**» и «**Уралъ**», при чемъ эти суда были подняты на докъ, для осмотра кингстоновыхъ клапановъ и окраски подводной части; на пароходѣ же «**Уралъ**», дѣлается заново вся деревянная отдѣлка, по неудовлетворительности прежней; желѣзные бимсы подъ пушечными портами усилены положенными на ребро полосами, скрѣпленными наугольниками, и передѣланы клюзы.

По неблагонадежности механизма желѣзнаго парохода «**Астрабадъ**», корпусъ его обращенъ въ парусный транспортъ, вооруженъ и отправленъ въ море. На немъ также передѣланы клюзы и устроены выдвижные кили. По испытаніи, это послѣднее приспособленіе оказалось вполнѣ удовлетворительнымъ.

Съ винтовой шкуны «**Казакъ**», обращенной, за небла-

гонадежностью механизма, въ *парусное транспортное судно*, снята машина и котлы.

Для приданія *гидравлическому плавучему доку* бо̀льшей остойчивости, передѣланы на немъ всѣ продольныя переборки, и средняя, 100 футовая, часть перегорожена поперечною переборкою, по срединѣ ея длины.

Исправлены: маячное судно, землечерпательная машина, баржи подъ №№ 1, 6 и 7 и портовыя догрузныя суда.

МЕХАНИЗМЫ.

Перемѣнены *паровые котлы* на пароходахъ «**Астара**» и «**Тарки**»; на первомъ изъ нихъ сдѣлана новая дымовая труба, а на второмъ — сдѣланы нѣкоторыя передѣлки и исправленія въ механизмѣ.

Капитальное исправленіе механизма парохода «**Уралъ**», приходитъ къ окончанію.

На шкунѣ «Курдъ» — положенъ новый коленчатый валъ, передѣланы эксцентрики и исполнены нѣкоторыя другія работы по механизму.

Также произведены различныя не маловажныя подѣлки въ механизмахъ парохода «**Бурлакъ**» и транспорта «**Калмыкъ**».

БАКИНСКІЙ ПОРТЪ.

Суда.

Исправлены *по дефектамъ*: пароходы «**Астрахань**» и «**Дербентъ**», шкуны: «**Персіанинъ**», «**Туркменъ**» и «**Казакъ**», парусная шкуна «**Муха**», баржи №№ 3, 4 и 6 и кусовая лодка № 1.

Парусная шкуна «**Муха**» вытащена на берегъ, для капитальнаго ея исправленія.

МЕХАНИЗМЫ.

По механизму шкуны «**Туркменъ**» сдѣланы были нѣкоторыя исправленія, и приступлено къ исправленію паровыхъ котловъ шкуны «**Персіянинъ**».

РЕВЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

Суда.

Исправлены *по дефектамъ*: винтовые корабли: «**Ретвизанъ**» и «**Вола**»; винтовыя шкуны: «**Баканъ**», и «**Вѣха**»,

парусные транспорты: «**Молога**» и «**Аландъ**», и «**Ревельстейнскій плавучій маякъ**.

Сверхъ того произведены были нѣкоторыя исправленія на судахъ, заходившихъ въ портъ съ моря, а именно: на пароходо-фрегатѣ «**Камчатка**», на корветѣ «**Волъ**», на транспортахъ «**Артельщикъ**» и «**Красная Горка**» и на канонирской лодкѣ «**Снѣгъ**».

Стоимость работъ, произведенныхъ отъ порта, составляетъ 209 р. 28¾ к.; кромѣ того заплачено вольнымъ мастерамъ, за изготовленіе нѣкоторыхъ металлическихъ вещей для корабля «**Вола**» и шкунъ «**Баканъ**» и «**Вѣха**» — 130 р. 48 к., всего же 339 р. 76¾ к.

МЕХАНИЗМЫ.

Произведены были незначительныя исправленія въ механизмахъ корабля «**Вола**» и на шкунахъ «**Баканъ**» и «**Вѣха**», для которыхъ изготовлены были вольнымъ мастеромъ металлическихъ вещей на 50 р. 70 к.

Кромѣ того на **Домеснескомъ плавучемъ маякѣ** и состоящей при немъ **спасительной лодкѣ**, произведены, съ воли разныя исправленія и передѣлки, а также исправлены: 12-ти *весельный катеръ* и 6-ти *весельный вельботъ*.

Эти исправленія обошлись въ 799 р. 16 к.

СВЕАБОРГСКІЙ ПОРТЪ.

Исправлены *по дефектамъ:* гребныя канонирскія лодки, флашхоутъ для подъема якорей, плавучій докъ № 3, баржи и гребныя суда.

Въ слѣдствіе оказавшейся сильной течи въ плавучемъ докѣ, онъ былъ исправленъ на частной Гельсингфорской верфи, за 1.751 р. 61 к.

Произведены были нѣкоторыя работы, какъ по корпусамъ, такъ и по механизмамъ судовъ, заходившихъ въ портъ въ теченіе навигаціи, а именно: на корабляхъ «**Цесаревичъ**» и «**Синопъ**», пароходо-фрегатѣ «**Грозящій**», транспортѣ «**Красная Горка**», шкунахъ «**Секстанъ**», и «**Компасъ**», яхтахъ «**Забава**» и «**Волна**» и на 28 *канонирскихъ лодкахъ* 1-го и 2-го отрядовъ.

Кромѣ того, по журн. Адм. Совѣта 18-го Окт. ст. 22.248,

разрѣшено приступить къ исправленію *шестнадцати* **винтовыхъ канонирскихъ лодокъ.**

Обстоятельства этого дѣла суть слѣдующія:

Вице-Адмиралъ фонъ Шанцъ, въ Іюлѣ 1861 г., донесъ г. Управляющему Морскимъ Министерствомъ, что находящіяся въ Свеаборгѣ винтовыя канонирскія лодки требуютъ значительныхъ исправленій, которыя, по его мнѣнію, выгоднѣе было бы произвести на Гельсингфорской частной верфи, *по счету.*

Для опредѣленія, во что можетъ обойтись исправленіе лодокъ, избрана была лодка «**Хватъ**», какъ худшая, и передана верфи для ея исправленія.

По окончаніи исправленій, Директоръ верфи увѣдомилъ, что они стоятъ 2.500 р., а на вопросъ Кораблестроительнаго Департамента могутъ ли быть исправлены по той же цѣнѣ остальныя 15 лодокъ, и сколько времени лодки эти будутъ еще въ состояніи служить послѣ исправленія, судостроитель верфи г. Якобсонъ отозвался, что верфь можетъ принять на себя исправленіе остальныхъ лодокъ по 2.500 р. за каждую, и что лодки эти, послѣ исправленій, прослужатъ до 8 лѣтъ.

Въ слѣдствіе сего, исправленіе лодокъ предоставлено г. Якобсону, а для исправленія паровыхъ котловъ на 19-ти лодкахъ, средствами Свеаборгскаго порта, ассигновано, на наемъ мастеровыхъ — 8.300 р. (журн. Адмиралтействъ-Совѣта 18-го Октября 1861 г. ст. 22.248).

ОТДѢЛЪ III.

О РАЗБОРѢ И ПРОДАЖѢ СТАРЫХЪ СУДОВЪ, А ТАКЖЕ ОБЪ ОБРАЩЕНІИ ВОЕННЫХЪ СУДОВЪ ВЪ ПОРТОВЫЯ И ПОДЪ БЛОКШИФЫ.

С.-ПЕТЕРБУРГСКІЙ ПОРТЪ.

Проданы:

Съ разрѣшенія г. Управляющаго Министерствомъ:

Бывшій подъ блокшифомъ корпусъ парохода «**Иматра**» за . . . . 600 р.

Батопортъ деревянный . . . . 170 »

Съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, по журналамъ 28-го

Августа, 20-го Сентября 1861 г. и 15-го Ноября, ст. 22.187, 22.199 и 22.274.

Люгера «**Петергофъ**» и «**Ораніенбаумъ**», два бота малой конструкціи, пять мусорныхъ лодокъ и *семдесятъ пять* гребныхъ судовъ, за. . . . 3.020 р.

Фрегатъ «**Аврора**», предназначенный, какъ сказано въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г. на стр. 78, подъ блокшифъ для С.-Петербургскаго порта, но оказавшійся совершенно неблагонадежнымъ за. . . . . 5.500 »

Вмѣсто фрегата Аврора, подъ блокшифъ для здѣшняго порта корпусъ фрегата «**Вилагошъ**», найденный Коммисіею, свидѣтельствовавшею его, годнымъ для настоящаго назначенія.

Разобранъ въ ломъ металла, механизмъ, вмѣстѣ съ котлами, съ парохода «**Иматра**», въ слѣдствіе невыгодности цѣны, предложенной за этотъ механизмъ на торгахъ.

Обращены въ портовыя суда: три гребныя канонирскія лодки въ грузовыя суда, по причинамъ и на основаніяхъ, изложенныхъ въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента 1860 г. на стр. 77.

Передѣлка каждой изъ этихъ трехъ лодокъ обошлась въ 1.303 руб. сер.; относительно же новаго своего назначенія, онѣ вполнѣ удовлетворяютъ цѣли съ которою передѣланы.

КРОНШТАДТСКІЙ ПОРТЪ.

Разобраны:

Днище корабля «**Георгій Побѣдоносецъ**».

Отчетныхъ вѣдомостей о добытыхъ при этомъ матеріалахъ и металлахъ, еще не представлено.

Предназначившійся къ тимберовкѣ, но окончательно признанный неблагонадежнымъ корпусъ фрегата «**Аскольдъ**», съ обращеніемъ годныхъ членовъ фрегата на исправленіе существующихъ судовъ и другія портовыя надобности, по усмотрѣнію мѣстнаго начальства, а вся медь, которая при этомъ будетъ получена, должна быть передана на Адмиралтейскіе ижорскіе заводы для употребленія, по передѣлкѣ, на предназначенный къ постройкѣ, въ С.-Петербургѣ, на Охтенской верфи, *корветъ* «**Аскольдъ**».

Два затонувшіе **портовые флашкоута**, съ предо-

ставленіемъ крестьянину *Могилеву*, взявшему на себя ихъ рязборку, лѣса и половиннаго количества металла, которые при этомъ будутъ добыты.

Проданы:

Съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, по журналамъ 28-го Августа, 20-го Сентября и 15-го Ноября 1861 г. ст. 22.187, 22.197 и 22.274.

КОРПУСА ПАРОХОДОВЪ:

«**Мирный**» за . . .	5.515 руб.
«**Быстрый**» за	5.125 »
Механизмъ съ парохода «**Нева**» . .	8.600 »
Корпуса шкунъ { «**Стрѣла**» за.	1.225 »
Корпуса шкунъ { «**Градъ**» »	1.450 »
Тендера »**Спапопъ**».	1.040 »
Парохода «**Отважный**» съ паровыми котлами.	9.060 »
Бриговъ { «**Аамемнонъ**»	2.000 »
Бриговъ { «**Антеноръ**».	2.000 »

Съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ:

Четыре ветхія землечерпательныя машины и двадцать-семь флашкоутовъ за . . . 511 р. сер.

Сто пятьдесятъ два гребныхъ судна различной величины за . . . . 1.855 » »

АРХАНГЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

Разобраны, неспособныя къ дальнѣйшей службѣ десять гребныхъ канонирскихъ лодокъ.

Проданы, за ветхостью, *шесть* карбасовъ и *одна* шлюпка за . . . . 7 руб. 45 к.

АСТРАХАНСКІЙ ПОРТЪ.

Разобранъ корпусъ землечерпательной машины.

Продано догрузное судно, по неблагонадежности къ плаванію, за . . . . 250 руб.

НИКОЛАЕВСКІЙ ПОРТЪ.

Разобраны, по неблагонадежности къ дальнѣйшей службѣ, *грузовой ботъ* и *четырнадцать* гребныхъ судовъ.

Проданы, съ торговъ **канонирская лодка** за . . . . 457 р.
флашкоутъ за . . . . 1.301 »

СВЕАБОРГСКІЙ ПОРТЪ.

Проданы: съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ:

Пять гребныхъ **канонирскихъ лодокъ** старой постройки за . . . . 50 р. сер.

Съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, по журналу 20-го Сентября ст. 22.202:

Корпуса блокшифовъ подъ №№ 1 и 2 (бывшіе фрегатъ «**Цесаревичъ**» и корабль «**Андрей**») за . . . . 27.500 р. сер.

По исчисленію о количествѣ матеріаловъ и металловъ, которые могутъ быть добыты при разборкѣ этихъ блокшифовъ, оказывалось, что стоимость того и другаго не превзойдетъ 28.798 руб. сер., разборка же судовъ казенными средствами обошлась бы до 12.755 руб. сер.

На семъ основаніи, цѣна, предложенная за блокшифы на торгахъ, признана для казны выгодною.

При постройкѣ корабля, **Андрей**, нѣкоторые его члены были напитаны, въ видѣ опыта, для предохраненія ихъ отъ гнили, *трономъ*, т. е. смоленою эссенціею или спиртомъ, добываемымъ при перегонкѣ смолы, остающійся при этомъ твердый осадокъ извѣстенъ подъ названіемъ *пека*.

Для убѣжденія въ какой мѣрѣ настоящій опытъ оправдалъ ожиданія, предложено Командиру Свеаборгскаго порта, при разборкѣ корпуса корабля «**Андрей**», отобрать деревья, обмазанныя вышеупомянутымъ составомъ и предъявить ихъ для освидѣтельствованія технику, который будетъ для сего назначенъ

Этотъ способъ предохраненія дерева отъ гнили и червоточинъ предложенъ былъ въ 1860 году отставнымъ Артиллеріи Полковникомъ **Швенцаномъ**.

РЕВЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

Проданы, съ торговъ, по неблагонадежности къ дальнѣйшей службѣ пять гребныхъ судовъ . . . . 57 р. 50 коп.

Всего въ 1861 г. отъ продажи судовъ выручено . . . . 77.293 р. 95 коп.

Кромѣ вышеупомянутыхъ проданныхъ и разобранныхъ судовъ, приказами Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала и г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ:

1) Парусныя деревянныя шкуны Каспійской флотиліи «**Тарантулъ**» и «**Змѣя**», желѣзная баржа № 4, деревянная баржа № 8 и кусовая лодка № 1, *исключены* изъ списка судовъ означенной флотиліи.

2) Винтовыя желѣзныя шкуны той же флотиліи «**Казакъ**» и «**Туркменъ**» *обращены* въ парусныя грузовыя баржи.

3) Корабль «**Императоръ Петръ I-й**», шкуны «**Вихрь**», «**Дождь**» и «**Метеоръ**» *отчислены* къ порту.

ОТДѢЛЪ IV.

О ВООРУЖЕНІИ СУДОВЪ И СНАБЖЕНІИ ИХЪ ЗАПАСАМИ.

С. ПЕТЕРБУРГСКІЙ ПОРТЪ.

Изъ судовъ, состоявшихъ въ 1861 году при С. Петербургскомъ портѣ, были вооружены и снабжены запасами по кораблестроительной части, *пароходы*: «**Александрія**», «**Стрѣльна**», «**Онега**», «**Курьеръ**», «**Ильмень**», «**Ладога**», «**Ястребъ**», «**Фонтанка**», «**Вѣстовой**» и «**Разсыльный**»; винтовыя канонирскія лодки: «**Вѣдьма**», «**Копчикъ**», «**Сѣкира**» и «**Взрывъ**»; *гребныя суда и катера Императорской Фамиліи*—на 7 мѣсяцевъ; *яхты*: «**Волна**», «**Никса**», «**Королева-Викторія**» и «**Костя**» — на 5 мѣсяцевъ; загородныя суда, брантвахты: **большой Невы, малой Невы** и **большой Невки**; **маяки**: *большаго Невскаго фарватера* и *Елагинскаго фарватера*; паровая шлюпка «**Самоваръ**»; бота малой конструкціи №№ 3, 4, 10 и 21; шкунеры №№ 2, 4, 5 и 6; желѣзныя баржи №№ 1 и 2; Тихвинскія лодки №№ 1 и 2; полубаржи №№ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 и 10; двѣ пароходныя пристани; грузовыя суда №№ 1, 3, 4, 10, 11 и 12; катера съ крытою палубой, катера для перевозки тяжестей и портовыя гребныя суда — на 8 мѣсяцевъ.

Стоимость матеріаловъ и вещей, отпущенныхъ на вышеоз-

наченныя суда, простирается на 19.739 руб. $28^3/_4$ коп., и, кромѣ того, выдано 4.798 руб. $51^1/_2$ коп. на покупку окрасочныхъ и канцелярскихъ матеріаловъ и припасовъ.

КРОНШТАДТСКІЙ ПОРТЪ.

Въ 1861 г., при Кронштадтскомъ портѣ были вооружены запасами, *кораблестроительной части*, слѣдующія суда:

1) Отправленные въ дальнее плаваніе: фрегатъ: «**Ослябя**»; корветы: «**Богатырь**», «**Новикъ**» и «**Рында**»; шкуна «**Сахалинъ**» и транспортъ «**Гилякъ**»—на *одинъ* годъ; и

2) Имѣвшіе обыкновенное плаваніе, корабли: «**Прохоръ**»—на 4 мѣсяца, «**Императоръ Николай I-й**», «**Цесаревичъ**», «**Синопъ**»; фрегатъ «**Касторъ**»—на 4; корветы: «**Волъ**» и «**Баянъ**»—на 6; пароходо-фрегаты: «**Камчатка**», «**Смѣлый**», «**Олафъ**», «**Гремящій**», «**Грозящій**» и «**Рюрикъ**»—на 6, а «**Храбрый**»—на 8; Императорская паровая яхта «**Штандартъ**»—на 6; пароходы: «**Невка**» — на 7; «**Поспѣшный**» — на 6; «**Ижора**» — на 4; шкуны: «**Компасъ**» и «**Секстанъ**»—на 6; винтовыя канонирскія лодки — «**Шмель**», «**Стерлядь**», «**Ершъ**», «**Панцырь**», «**Буянъ**», «**Повѣса**» и «**Коршунъ**» — на 7; «**Тюлень**», «**Шквалъ**», **Зыбь**», «**Балагуръ**», «**Щитъ**», «**Роса**», «**Копье**», «**Осетръ**», «**Баба-яга**», «**Молнія**», «**Домовой**», «**Вихрь**», «**Щука**», «**Русалка**», «**Картечь**», **Шалунъ**», «**Колчанъ**», «**Шлемъ**», «**Лукъ**», «**Комаръ**», «**Волна**», «**Дождь**», «**Зарево**», «**Колчуга**», «**Пищаль**», «**Оборотень**», «**Ядро**», **Вьюга**» и «**Толчея**» — на 3; транспорты: «**Артельщикъ**»—на 6; и «**Красная Горка**» — на 4; *парусныя*: яхта «**Забава**» — на 4; тендеръ «**Копчикъ**»—на 7; транспортъ «**Двина**» — на 6; **маячное судно** и **корабельный гидравлическій плавучій докъ** — на 7. Всего 63 судна.

Стоимость такелажа, отпущеннаго на эти суда, составляетъ: проволочнаго—6657 руб. 60 коп., и пеньковаго—92.138 руб. $16^1/_2$ коп., всего — 98.795 руб. $76^1/_2$ коп.; матеріаловъ и припасовъ — 238.245 руб.

Кромѣ того выдано деньгами:

На матеріалы, для окраски *шестидесяти четырехъ* судовъ. . . . . 20.066 р. $11^1/_4$ к.

На ремонтъ мебели, на *восемь* судовъ. . 1.224 р. 80 к.
На каютные уборы для корвета «**Богатырь**». . . . . 500 » — »
На позолоту для *двѣнадцати* судовъ. . 1.148 » 97¼ »
На освѣтительные матеріалы, на *семь* судовъ . . . . 3.786 » 24½ »
На сервизы и столовое бѣлье, для *четырехъ* судовъ и *флагмана*. . . . . 7.398 » — »
На ремонтъ сервизовъ для *четырнадцати* судовъ и *флагмана* . . . . 605 » 45 »
На библіотеки *пяти* судовъ . . . . 1.060 » — »
На канцелярскіе припасы, на *двадцать восемь* судовъ и *четыремъ* флагманамъ *). . 919 » 24¼ »

Итого . . 36.708 р. 82¼ к.

Походныя церкви устроены были въ 1861 г. на кораблѣ «**Императоръ Николай I**», фрегатахъ «**Ослябя**» и «**Касторъ**» и на корветѣ «**Богатырь**».

Изъ этихъ судовъ три послѣднія — снабжены полною церковною утварью, а корабль, шкуна «**Сахалинъ**» и транспорты «**Гилякъ**» и «**Красная Горка**» — отчасти, изъ портоваго наличія.

АРХАНГЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

Кромѣ фрегата «**Пересвѣтъ**», изъ судовъ Бѣломорской Флотиліи были вооружены и снабжены запасами, по кораблестроительной части: на 2 мѣсяца—транспорты «**Кемь** и «**Соловецкъ**», водоналивный ботъ и четыре подъемныхъ бота; и на 6—бригъ «**Новая Земля**», шкуна: «**Задорная**», пароходы: «**Соломбала**», «**Смирный**», «**Полезный**» и «**Самоѣдъ**», а также брантвахтенное судно.

На вооруженіе фрегата «**Пересвѣтъ**», снабженіе его запасами на 4 мѣсячную кампанію, а также на вооруженіе и снабженіе остальныхъ 14 судовъ отпущено:

Матеріаловъ натурною на . . . . 20.324 р. 45 к.
Приборовъ и аппаратовъ. . . . . 8.494 » 94½ »
Денегъ, на покупку красокъ и канцелярскихъ припасовъ. . . . . 1.928 » 84¾ »

Итого . . . 30.748 р. 18¾ к.

*) Въ томъ числѣ Контръ-Адміралу Попову, изъ Кораблестроит. Департ.— 138 р. 22¾ коп.

НИКОЛАЕВСКІЙ ПОРТЪ.

Изъ судовъ Черноморской флотиліи въ 1861 г. были вооружены и снабжены запасами по положенію: Императорская яхта «**Тигръ**» — на 6 мѣсяцевъ; корветы: «**Ястребъ**» на годъ; «**Кречетъ**» — на 10 мѣсяцевъ; «**Волкъ**» — на 9; «**Вепрь**» и «**Буйволъ**» — на 6; «**Рысь**» и «**Зубръ**» — на 4; шкуны: «**Псезуапе**» — на годъ; «**Пицунда**» и «**Соукъ-Су**» — на 10 мѣсяцевъ; «**Анапа**», «**Бомборы**», «**Редутъ-Кале**», «**Эльборусъ**», «**Новороссійскъ**» и «**Келасуры**» — на 6; «**Туапсе**» и «**Абинъ**» — на 4; пароходы: «**Прутъ**» и «**Турокъ**» — на годъ; «**Сулинъ**» — на 10 мѣсяцевъ; «**Ординарецъ**» — на 7; «**Алушта**», «**Чатырдагъ**» и «**Тамань**», а также транспорты: «**Воинъ**», «**Донъ**» и «**Салгиръ**» — на 6; пароходъ «**Инкерманъ**» — на 4; два винтовыхъ катера — на 9; парусныя суда: шкуны: «**Опытъ**» — на 1 годъ и 1 мѣсяцъ, а «**Аю-дагъ**» — на 11 мѣсяцевъ; транспорты: «**Килія**» — на годъ; «**Өеодосія**», «**Хортица**» и «**Рени**» — на 9 мѣсяцевъ, «**Дунай**» — на 6, и «**Днѣстръ**» — на 9; тендеръ «**Бугъ**» — на 9; **плавучіе маяки**: *Кинбургскій*, *Бѣглицкій* и *Песчаныхъ Островов*ъ — на 8.

Стоимость такелажа, отпущеннаго на вышепоименованныя суда, составляетъ . . . . 8.356 р. 3½ к.

А прочихъ матеріаловъ. . . . . . . 51.555 » 46½ »

Кромѣ того:

1) Отправлены фрегаты «**Генералъ-Адмиралъ**», «**Олегъ**» и «**Илья Муромецъ**:

Такелажа на	6.434 р.	8¾ к.	7.630 р. 32 к.
Прочихъ матеріаловъ	995 »	83¼ »	
За доставку заплачено	200 »	40 »	

2) Выдано деньгами:

На покупку матеріаловъ для окраски сорока судовъ и Царскихъ катеровъ. . . .	11.907 »	74½ »
На позолоту одного судна	28 »	44½ »
На каютные уборы на три судна. . . .	7.517 »	45½ »
На сервизы, столовое бѣлье и на ремонтъ того и другаго на двадцать пять судовъ.	1.950 »	— »

На пріобрѣтеніе образовъ, для пяти судовъ	251 р. — к.
На освѣтительные припасы на два судна	98 » — »
На канцелярскіе припасы на три судна	251 » — »
На покупку разныхъ матеріаловъ для находившихся за границею: шкуны «**Туапсе**» и пароходовъ «**Инкерманъ**» и «**Ординарецъ**»	2.850 » 27¼ »
Выдано командирамъ: корвета «**Ястребъ**», шкуны «**Псезуапе**» и парохода «**Прутъ**», по случаю отправленія этихъ судовъ за границу, на расходы по кораблестроительной части	10.500 » 87½ »
Вообще израсходовано	102.896 р. 61½ к.

АСТРАХАНСКІЙ ПОРТЪ.

Изъ судовъ Каспійской Флотиліи, находившихся въ плаваніи въ 1861 г., были снабжены всѣми необходимыми запасами, по кораблестроительной части, отъ Астраханскаго порта, изъ портоваго наличія: шкуны «**Персіянинъ**», «**Хивинецъ**» и «**Туркменъ**»—на одинъ годъ; «**Казакъ**» и «**Курдъ**», на 6 мѣсяцевъ; пароходы «**Астрахань**» и »**Дербентъ**»—на годъ; «**Астаръ**» и «**Бурлакъ**»—на 8 мѣс. и «**Тарки**»—на 6; транспортъ «**Астрабадъ**»—на 8; четыре баржи—на годъ, двѣ—на 10 м., и одна—на 6; маячное судно — на 8 и брантвахтенное — на 9 мѣсяцевъ.

Стоимость отпущеннаго этимъ судамъ такелажа и прочихъ матеріаловъ составляетъ	65.209 р. 3 к.
Сверхъ того выдано деньгами, на покупку окрасочныхъ матеріаловъ и сервизовъ	2.037 » 42¾ »
Итого	67.246 р. 45¾ к.

Нѣкоторыя изъ непоименованныхъ выше судовъ Каспійской Флотиліи снабжены были запасами отъ Бакинской станціи,

а именно: парусная шкуна «**Муха**» на 12, и «**кусовая лодка**» на 6 мѣсяцевъ.

РЕВЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

Изъ зимовавшихъ въ Ревельскомъ портѣ судовъ были снабжены отъ этого порта матеріалами и запасами: корабли: «**Ретвизанъ**» и «**Вола**»—на 4; транспорты: «**Аландъ**» и «**Молога**»—на 6; шкуны: «**Вѣха**» и «**Баканъ**»—на 8; **маякъ Ревельстейнскій**—на 7 мѣсяцевъ; а также отправлены нѣкоторые запасы по кораблестроительной части, въ Ригу на **Домеснесскій маякъ**.

Стоимость отпущенныхъ матеріаловъ простиралась на	10.742	р.	40 к.
Выдано деньгами:			
На окраску судовъ	2.331	»	73 »
На канцелярскіе припасы	193	»	24 »
На ремонтъ сервизовъ и столоваго бѣлья на четыре судна	160	»	— »
На пріобрѣтеніе церковной утвари, ремонтъ мебели.	165	»	— »
Итого . . .	13.592	р.	37 к.

СВЕАБОРГСКІЙ ПОРТЪ.

Заключающіяся въ отчетѣ командира Свеаборгскаго порта свѣдѣнія о вооруженіи и снабженіи запасами, по кораблестроительной части, судовъ, изготовлявшихся при этомъ портѣ, въ 1861 г., къ плаванію, крайне неполны.

Въ отчетѣ сказано только: Калбодегрундскій маякъ и восемьнадцать винтовыхъ канонирскихъ лодокъ, по исправленіи и снабженіи всѣмъ нужнымъ на кампанію, были готовы къ плаванію съ открытіемъ навигаціи.

Хотя при отчетѣ и приложены различныя вѣдомости о томъ, что сдѣлано портовыми мастерскими и отпущено портамъ на судовыя и другія надобности, но изъ этихъ вѣдомостей нѣтъ возможности вывести стоимости однихъ матеріаловъ, отпущенныхъ на вооруженіе и снабженіе вышеупомянутыхъ судовъ запасами по кораблестроительной части.

Для вооруженія же, укомплектованія и снабженія запасами, тѣхъ 12-ти канонирскихъ лодокъ Свеаборгскаго порта, которыя назначены были въ практическое, въ 1861 году, плаваніе, отпущено было 9.180 руб.

Кораблестроительный Департаментъ самъ никакихъ отпусковъ по вооруженію и снабженію судовъ не производитъ; всѣ требованія по этому предмету удовлетворяются портовыми конторами.

ОТДѢЛЪ V.

О ЗАГОТОВЛЕНІИ И О ПЕРЕВОЗКѢ ВЪ ПОРТЫ МАТЕРІАЛОВЪ И ВЕЩЕЙ ПО КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ ЧАСТИ.

ОБЩІЯ РАСПОРЯЖЕНІЯ.

1) Въ видахъ достиженія выгоднѣйшихъ цѣнъ и условій, по всѣмъ операціямъ Департамента, сдѣлано распоряженіе, чтобы вмѣстѣ съ вызовами къ торгамъ, чиновникъ особыхъ порученій Департамента, Капитанъ-Лейтенантъ *Беръ*, открывалъ крайнія цѣны, существующія въ частной продажѣ на предметы торга, и приглашалъ бы къ принятію участія въ торгахъ тѣхъ промышленниковъ, заводчиковъ или торговцевъ, которые или сами производятъ предметы, въ коихъ Морское вѣдомство встрѣчаетъ надобность, или торгуютъ ими.

2) Бывшая въ С.-Петербургѣ, въ минувшемъ году, выставка русскихъ мануфактурныхъ произведеній давала возможность ознакомиться со многими издѣліями Русской промышленности, кои требуются также и нашими адмиралтействами, и могла указать на такія изъ этихъ издѣлій, которыя, за неимѣніемъ свѣдѣній о выдѣлкѣ ихъ въ Россіи, выписывались до сихъ поръ изъ за границы.

Кораблестроительному Департаменту, какъ центральному

хозяйственному учрежденію, необходимо было воспользоваться настоящимъ случаемъ, чтобы повѣрить и пополнить имѣющіяся уже у него свѣдѣнія, о томъ какія изъ произведеній промышленности, входящихъ въ число предметовъ заготовляемыхъ Департаментомъ, можно получать въ Россіи, по какой цѣнѣ и у кого именно.

Посему сдѣлано было распоряженіе, чтобы выставку обозрѣли три чиновника Департамента, а именно: отъ матеріальной части гг. *Чечель* и *Кузнецовъ*, а отъ кораблестроительной— Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Прапорщикъ *Боярскій*.

Этимъ лицамъ вмѣнено было въ обязанность:

«Собравъ обстоятельныя свѣдѣнія, какіе именно предметы промышленности приходилось Департаменту пріобрѣтать въ послѣдніе три года покупкою, съ торговъ или за границею, и по какой цѣнѣ, а также заказывать казеннымъ заводамъ, по неимѣнію тѣхъ предметовъ въ частной продажѣ, удостовѣриться, какіе изъ этихъ предметовъ находятся на выставкѣ и узнать: по какой цѣнѣ, въ какомъ количествѣ и у кого они могутъ быть пріобрѣтаемы; а также сравнить, если это окажется возможнымъ, въ какой степени образцы этихъ предметовъ сходны съ нашими образцами, уступаютъ имъ, или превосходятъ оные».

Собранныя, во исполненіе сего, свѣдѣнія, излагаются здѣсь, съ показаніемъ, какими изъ этихъ данныхъ Департаментъ уже воспользовался или воспользуется при случаѣ.

МЕТАЛЛЫ.

Желѣзо.

Образцы этого металла были выставлены семью заводчиками, а именно: Гг. *Огаревымъ*, *Бѣлосельскимъ-Бѣлозерскимъ*, *Губинымъ*, *Пономаревымъ*, *Балашевой*, наслѣдниками *Расторгуева* и *Сергѣемъ Яковлевымъ*.

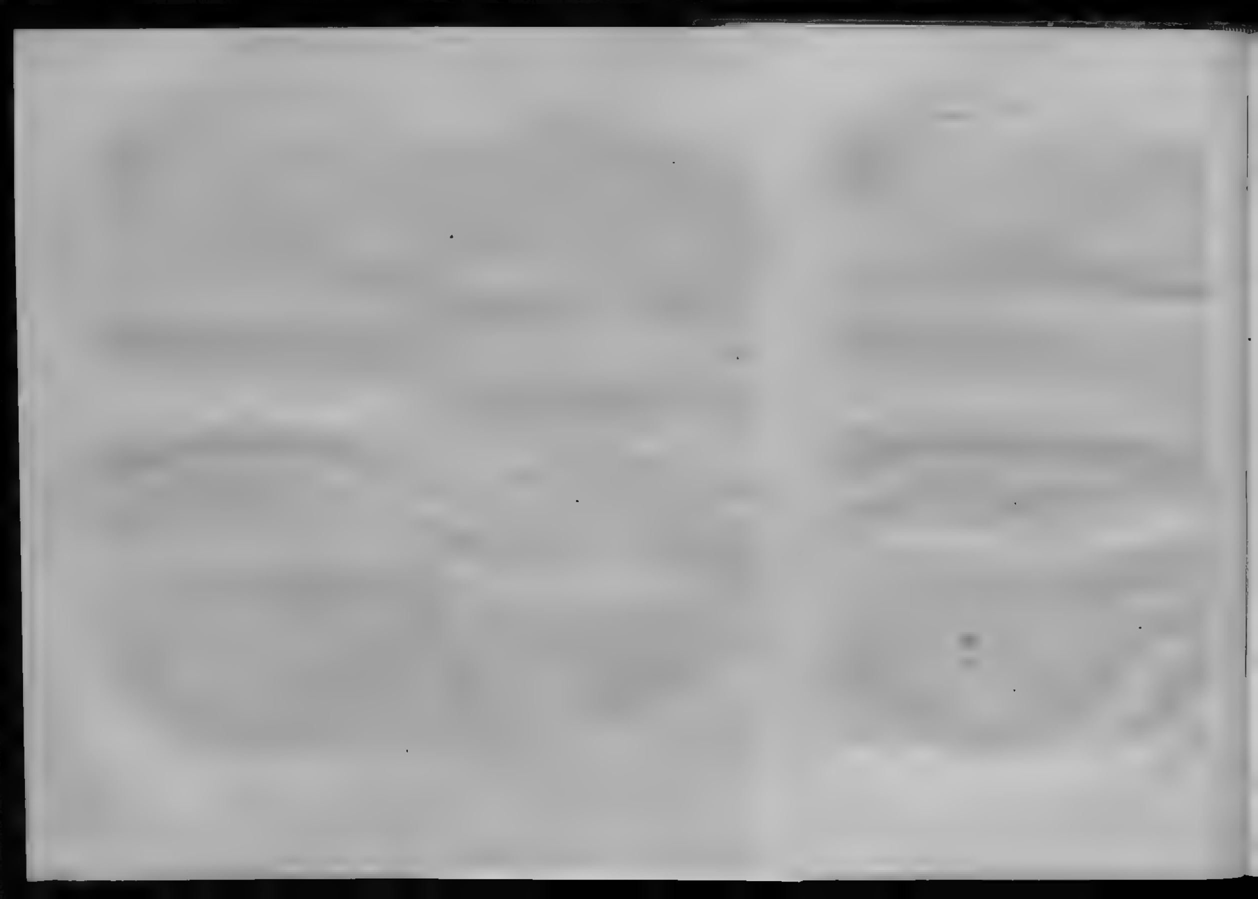
О мѣстахъ нахожденія этихъ заводовъ, ихъ производительности и о ихъ С.-Петербургскихъ конторахъ или ихъ повѣренныхъ, получены слѣдующія свѣдѣнія:

ЗАВОДЫ.	Гдѣ находятся.	Какъ велика годовая производительность.	Гдѣ помѣщаются конторы или повѣренные и кто сіи послѣдніе.
Огарева.	На 7 верстѣ Петергофской дороги.	До 200 т. пудовъ.	На заводѣ.
Бѣлосельскаго-Бѣлозерскаго.	Въ Оренбургской губерніи, въ Уфимскомъ уѣздѣ.	На сумму до 275 т. рублей.	У Аничкина моста, въ собственномъ домѣ.
Губина.	Въ Пермской губерніи.	До 700 т. пуд. желѣза, въ томъ числѣ болѣе 175 т. пуб. листоваго, кубоваго и котельнаго.	Въ Штабѣ Корпуса Горныхъ Инженеровъ, Статск. Совѣтн. Салеманъ.
Пономарева.	Въ Вятской губерніи.	Не извѣстно.	У Семеновскаго моста, въ собственномъ домѣ.
Балашевой.	Въ Нижегородской губерніи, въ уѣздахъ: Бѣлозерскомъ и Устюжскомъ.	До 11 т. пудовъ.	На Гагаринской пристани, въ собственномъ домѣ.
Расторгуева.	Въ Пермской губерніи.	До 500 т. пуд., особой выдѣлки, подъ названіемъ: *«контуазскаго* и *газопудлинговаго.*	Въ Моховой, въ домѣ Графа Шувалова, Генералъ-Маіоръ Дружининъ.
Яковлева.	Въ Пермской губерніи.	До 500 т. пудовъ.	На Васильевск. остров., близъ Тучкова моста, въ домѣ Яковлева.

Въ помѣщаемой за симъ таблицѣ показаны сорты желѣза и цѣны на оное.

Къ стр. 118

Цѣны по которымъ было пріобрѣтено желѣзо въ послѣдніе три года, Департаментомъ.						Цѣны, обозначенныя на образцахъ желѣза, бывшихъ на выставкѣ, заводовъ													
Въ вольной продажѣ разныхъ заводчиковъ.				Отъ Путилова при обмѣнѣ на старые металлы.		1 Огарева.		2. Бѣлосельскаго-Бѣлозерскаго.		3. Губина.		4 Пономарева.		5. Балашевой.		6. Расторгуева		7 Яковлева Сергѣя.	
У г л о в о е.																			
Длина.	Ширин.	Толщ.	Цѣна.																
отъ до 12 16 футъ.	отъ 2 ф. до 3 ф. 3 дюйм.	1/4 до 5/8 дюйм.	пудъ 2 р. 80 к.	Всякихъ размѣровъ.	пудъ 2 р. 20 к.	17ф.×2д.×1/4 дюйм.	пудъ 2 р. 50 к.	дюймъ шир. толщ. 2 1/4×2 1/4×3/8 1 1/2×1 1/4×1/4 2 1/8×1 7/8×5/16	пудъ 2 р.										
Ч е т ы р е х ъ - г р а н н о е.																			
				толщ. отъ 3/8 до 3 1/2 д.	1 р. 97 к.	отъ 1/2 до 1 д. — 1 1/8—2 1/2—	1 р. 85 к. 1—75—	1/2 дюйм. 7/8 — 1 —	1 р. 60 к.	дюйм. 3/8 1/2 3/4 1 1 1/4 1 1/2 2	пудъ 1 р. 60 к.	отъ 3/8 до 3 д.	пуд. 2 р.	1/2 дюйм 1 1 1/4 — 1 1/2 2 — 2 1/2 3 —	пудъ 1р.70к.	1/4 дюйм. 1/2 — 5/8 — 3/8 — 7/8 —	пудъ 2 р.		
П о л о с о в о е.																			
14 ф. —	7/8 д. 2 1/4 —	5/8 д. 5/8 —	2 р. 8 к. 2—25—	дюймъ ширин. толщ. отъ до отъ до 1—10 1/4 — 7/8 1 1/2—9 1—1 7/8 3 3/4—10 2—3	1 р. 94 к. 2— 7— 2—40—	длин. шир. тол. 16ф. 3 д. 1/2 д. 16—2 1/4—7/16— 16—2 — 3/4 —	4 р. 3—50 к. 4—40—	шир. толщ. 2 7/8 1/2 д. отъ до отъ до 1 3/4-2 1/2 3/8-1/2 1—2 1/4 3/8 2 1/4 2 1/4 1/8-5/16 3/4-2 1/4 1/8-1/2 9 1/2-14 3/8	1 р. 45 к. 1—50— 1—55— 1—60— 1—70— 2— • —	дюймъ шир. толщ. отъ до отъ до 1 3/4 -3 3/8-3/4	1 р 60к.	дюймъ шир. толщ. отъ до 1 3/8 2 1/2—3/8	2 р	дюймъ шир толщ. отъ до отъ до 2 2 1/4 5/8-3/4 1 3/4	1 р. 75 к. 1—80—	дюймъ шир. тол. 2 3/8	1 р.42к.	дюймъ шир. тол. 3 1 1/4	1 р.50к.



Мѣдь.

Образцы *мѣди* имѣлись отъ *Пермскихъ горныхъ заводовъ С.-Петербургскаго металлическаго завода* и *заводчика Пашкова*, здѣшняя контора, котораго находится у Пѣвческаго моста, въ домѣ князя Волконскаго.

Цѣны на мѣдь этихъ производителей видны изъ слѣдующей сравнительной таблицы таковыхъ цѣнъ съ цѣнами, по коимъ мѣдь покупалась Департаментомъ.

<table>
<tr><td colspan="4" rowspan="2">Цѣны по какимъ мѣдь была пріобрѣтаема Кораблестроительнымъ Департаментомъ въ послѣдніе три года.</td><td colspan="8">Цѣны, обозначенныя на бывшихъ на выставкѣ образцахъ мѣди.</td></tr>
<tr><td colspan="8">Съ заводовъ.</td></tr>
<tr><td colspan="4">Въ вольной продажѣ.</td><td colspan="2">С.-Петербургскаго металлическаго.</td><td colspan="4">Пашкова.</td><td colspan="2">Пермскихъ Горныхъ заводовъ.</td></tr>
<tr><td colspan="12">красная, листовая.</td></tr>
<tr><td>длина.</td><td>ширин.</td><td>толщ.</td><td>цѣна.</td><td></td><td></td><td>длин.</td><td>шир.</td><td>тол.</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>ф. д.
12
7 6
6
4</td><td>ф. д.
3 4
3 8
4 —
3½ —</td><td>№ 9
№ 13
⅛ д.
отъ
1/32 до
½ д.</td><td>за пуд.
р. к.
15 25
15 85

13 95</td><td>съ
№ 1 до 20
— 21 — 25
— 26 — 30</td><td>за
пудъ.
р. к.
14 60
15 10
17 10</td><td>ф.
2
3
3½</td><td>ф. д.
1 9
3 6
4 8</td><td>№
32
22
18</td><td>за
пудъ.
13 50
14 —
14 —</td><td>безъ
означенія
размѣр.</td><td>за
пудъ.
20 р.</td></tr>
<tr><td colspan="12">красная, штыковая.</td></tr>
<tr><td colspan="6">Въ 1860 году.
Завода Пашкова по 12 р. 85 к. за пудъ.
— Демирова — 12 » 85 » —
Въ 1861 году.
— Пашкова по 11 р. 40 к. —
— Демидова — 10 » 85 » —</td><td colspan="4"></td><td colspan="2">Пермскихъ заводовъ: отъ 16 до 18 руб. за пудъ.</td></tr>
</table>

Пашковская мѣдь, выдѣлки завода Кайданова, считается лучшею въ Россіи.

За небытностію на выставкѣ при желѣзѣ и мѣди отъ заводовъ представителей, которые могли бы сообщить какое количество сихъ металловъ заводы въ состояніи поставлять для Морскаго вѣдомства, свѣдѣнія эти требовались отъ маклеровъ и членовъ комитета выставки; но и они не имѣли возможности дать таковыхъ свѣдѣній, сообщивъ только, что цѣны на желѣзо и мѣдь показаны безъ расходовъ на перевозку и вообще на

поставку куда-либо; и что сохраненіе или измѣненіе этихъ цѣнъ, при поставкѣ, будетъ зависѣть отъ условій самой поставки.

Посему, на этотъ разъ Кораблестроительный Департаментъ могъ войти въ сношеніе, на счетъ поставки вышеозначенными экспонентами желѣза въ Морское вѣдомство, только съ конторою, находящагося близь Петербурга, завода Генералъ-Адъютанта Огарева, о чемъ сказано ниже, въ статьѣ: «о желѣзѣ».

Чугунъ.

Образцы чугуна выставлены были только однимъ заводчикомъ Арппе, о желѣзо-дѣлательномъ и чугуно-плавильномъ заводѣ, котораго, въ Финляндіи, имѣются свѣдѣнія въ отчетѣ Кораблестроит. Департамента за 1860 годъ, на стр. 112 и 113.

По выплавкѣ чугуна, производительность этого завода доходитъ до 300.000 пуд. въ годъ.

На образцахъ чугуна завода Арппе, цѣна на этотъ чугунъ значилась по 50 коп. за пудъ.

До сихъ поръ Кораблестроительный Департаментъ не покупалъ русскій чугунъ на чистыя деньги, а промѣнивалъ его на старый баластъ.

Мягкій англійскій чугунъ, въ количествѣ 62.000 пудовъ, былъ купленъ въ 1859 г., по 53 коп. сер. за пудъ.

Виды Департамента, на полученіе чугуна на будущее время, изложены ниже, въ статьѣ: «о чугунѣ».

МЕТАЛЛИЧЕСКІЯ ВЕЩИ.

Дымогарныя трубы изъ желтой и красной мѣди.

Образцы таковыхъ трубъ были выставлены Адмиралтейскими Ижорскими заводами и С.-Петербургскимъ галванопластическимъ заведеніемъ гг. Плеске, Генке и Моранъ.

Трубы Ижорскихъ заводовъ имѣютъ то преимущество предъ трубами галванопластическаго заведенія, что онѣ тянутыя, а не паяныя. Цѣна *первымъ* показана по 14 руб. 65 коп. за пудъ, а *вторымъ* отъ 17 руб. 10 коп. до 27 руб. 50 коп. Изъ сравненія этихъ цѣнъ выходитъ, что цѣна на трубы, выдѣлываемыя Ижорскими заводами, дешевле средней цѣны трубъ галванопластическаго заведенія (22 руб. 30 к.) на 7 р. 65 к. на пудъ. Впрочемъ галванопластическое заведеніе располагаетъ сдѣлать

необходимыя устройства, для выдѣлки такихъ же точно трубъ, какія изготовляются Ижорскими заводами, и обѣщаетъ ставить ихъ въ Морское вѣдомство дешевле противу цѣны, показанной Ижорскими заводами.

Желѣзные и мѣдные винты.

Изъ имѣвшихся на выставкѣ желѣзныхъ и мѣдныхъ *винтовъ*, признаны лучшими винты фабрики братьевъ Бухъ. Цѣны на эти винты, а равно цѣны, по коимъ Департаментъ пріобрѣталъ винты съ подряда, показаны въ помѣщаемой ниже сего таблицѣ. *Первый №* винтовъ фабрики братьевъ Бухъ соотвѣтствуетъ винту въ $^1/_8$ дюйм., *второй*—въ $^2/_8$, *третій*—въ $^3/_8$ и т. д.

№№ и размѣры винтовъ.	Желѣзные.		Мѣдные.	
	Цѣны за тысячу.			
	Братьевъ Бугъ.	Подрядныя.	Братьевъ Бугъ.	Подрядныя.
№ 2.. въ $\frac{1}{4}$ д.	1 р. 10 к.	—	2 р. 80 к.	—
— 3..— $\frac{3}{8}$ —	1 — 20 —	—	2 — 80 —	—
— 4..— $\frac{1}{2}$ —	1 — 30 —	1 р. 35 к.	2 — 90 —	2 р. 20 к.
— 5..— $\frac{5}{8}$ —	1 — 40 —	—	3 — 10 —	—
— 6..— $\frac{3}{4}$ —	1 — 80 —	1 — 80 —	3 — 40 —	2 — 70 —
— 7..— $\frac{7}{8}$ —	2 — » —	—	—	—
— 8..— 1 —	2 — 20 —	2 — 30 —	4 — 25 —	4 — » —
— 9..— $1\frac{1}{8}$ —	2 — 50 —	—	4 — 90 —	—
— 10..— $1\frac{1}{4}$ —	2 — 80 —	3 — » —	5 — 40 —	6 — » —
— 12..— $1\frac{1}{2}$ —	3 — 55 —	3 — 50 —	—	—
— 14..— $1\frac{3}{4}$ —	3 — 75 —	5 — » —	10 — 45 —	9 — » —
— 16..— 2 —	6 — 75 —	6 — 50 —	14 — » —	17 — » —
— 18..— $2\frac{1}{4}$ —	7 — 75 —	7 — » —	15 — 65 —	—
— 20..— $2\frac{1}{2}$ —	8 — 75 —	7 — 80 —	23 — » —	21 — » —
— 22..— $2\frac{3}{4}$ —	9 — 75 —	9 — 50 —	26 — » —	—
— 24..— 3 —	11 — 25 —	11 — 50 —	29 — » —	34 — » —
— 26..— $3\frac{1}{4}$ —	12 — 50 —	12 — » —	32 — » —	—
— 28..— $3\frac{1}{2}$ —	15 — 50 —	15 — » —	41 — » —	—
— 30..— $3\frac{3}{4}$ —	17 — » —	17 — 50 —	44 — » —	—
— 32..— 4 —	19 — » —	20 — » —	56 — » —	—

Слѣдовательно нѣкоторые сорты винтовъ поставляются въ Департаментъ по цѣнамъ *дешевле* цѣнъ братьевъ Бухъ, а другіе — *дороже;* но какъ въ общей сложности цѣны на винты фабрики братьевъ Бухъ не дороже подрядныхъ цѣнъ, а между тѣмъ, по выдѣлкѣ, винты этой фабрики признаются за лучшіе, то на будущее время предполагается пріобрѣтать таковые винты прямо отъ означенныхъ фабрикантовъ.

Съ этою цѣлью, Департаментъ не внесъ винты въ подрядъ на поставку экипажескихъ матеріаловъ и вещей въ 1862 году, а пріобрѣтетъ оные изъ первыхъ рукъ, т. е. отъ самихъ фабрикантовъ братьевъ Бухъ, по утвержденіи финансовой смѣты Департамента на 1862 годъ.

Желѣзныя и мѣдныя гвозди.

Собственно *желѣзныхъ гвоздей* тѣхъ формъ, какія признаны лучшими, для употребленія *при кораблестроеніи*, на выставкѣ не было, а представлены были гвозди, преимущественно употребляющіеся при цивильныхъ постройкахъ, какъ-то: *брусковые, однотесные, двоетесные, троетесные, двухголовые* и *штукатурные.*

Изъ этихъ гвоздей, особенное вниманіе обращали на себя гвозди машинной выдѣлки: гг. *Шиповыхъ*, *Товарищества С.-Петербургскаго гвоздильнаго завода* и Костромскаго купца *Колодезникова.*

Мѣдные же гвозди, всѣхъ образцовъ, употребляемыхъ въ кораблестроеніи, выставлены были отъ вышеупомянутаго С.-Петербургскаго галванопластическаго заведенія, которое уже поставляетъ таковые гвозди, для нашихъ адмиралтействъ, по контракту, заключенному съ этимъ заведеніемъ въ минувшемъ 1860 году, о чемъ подробно объяснено оъ отчетѣ Департамента за тотъ годъ, въ статьѣ «о гвоздяхъ», стр. 98.

Заключающіяся въ этой статьѣ свѣдѣнія, объ обстоятельствахъ торговъ на поставку мѣдныхъ и желѣзныхъ гвоздей, употребляемыхъ при кораблестроеніи, объясняютъ нѣсколько отсутствіе на выставкѣ экспонентовъ желѣзныхъ корабельныхъ гвоздей, и слишкомъ ограниченное число экспонентовъ таковыхъ же мѣдныхъ гвоздей.

Рабочіе инструменты.

Главными экспонентами, по этой части, были: *Завьяловъ*, *Варыпаевъ* и *Кондратовъ*. Первые двое имѣютъ фабрики въ *Нижегородской* губерніи, въ *Горбатовскомъ* уѣздѣ, въ селахъ: Завьяловъ—*Вормсѣ*, а Варыпаевъ—въ *Павловѣ*. Фабрика Кондратова находится во *Владимірской* губерніи, въ селѣ *Вачи*.

Изъ предметовъ, представленныхъ этими фабрикантами, обратили на себя особенное вниманіе, по чистотѣ отдѣлки, *долота, винтовальныя доски, напарья, желѣзки, коловороты, кронциркули, тиски и топоры.*

Въ числѣ другихъ вещей, выставлены были Завьяловымъ и С.-Петербургскимъ инструментальныхъ дѣлъ мастеромъ *Прейсъ* (Preuss)—*напилки.*

Выдѣлку напилковъ Завьяловъ началъ только въ 1860 г.; но, не смотря на это, мелкіе сорты выставленныхъ имъ напилковъ заслужили одобреніе, въ отношеніи наружной отдѣлки.

Никто изъ вышеупомянутыхъ экспонентовъ не принялъ предложенія Департамента участвовать въ предстоявшихъ тогда торгахъ, на поставку рабочихъ инструментовъ въ Морское вѣдомство.

Въ отношеніи же напилковъ, Завьяловъ объяснилъ, что онъ не можетъ взять на себя поставку этихъ вещей, въ слѣдствіе незначительности его заведенія, расширить которое не рѣшается, по неувѣренности, какъ пойдутъ напилки его производства, и не надѣясь съ выгодою конкурировать съ иностранными напилками, такъ какъ сіи послѣдніе, будучи изготовляемы въ огромномъ количествѣ, продаются въ Россіи не дорого.

Напилочное производство мастера *Прейсъ* также незначительно.

Въ слѣдствіе сего, Департаментъ долженъ былъ ограничиться на этотъ разъ только вмѣненіемъ въ обязанность подрядчику рабочихъ инструментовъ, поставлять, какъ инструменты вообще, *такъ и напилки*, преимущественно русскихъ мастеровъ и въ томъ числѣ напитки *Завьялова* и *Прейссъ*, о чемъ имѣются подробныя свѣдѣнія ниже, въ статьѣ «о рабочихъ инструментахъ».

МЕХАНИЧЕСКІЯ ВЕЩИ.

Десятичныя вѣсы г. Геккеръ.

Въ настоящее время, въ нашихъ адмиралтействахъ: по магазинамъ, мастерскимъ и при судостроеніяхъ, употребляются, такъ называемыя, скаловыя вѣсы, неудобства коихъ состоятъ въ томъ, что они занимаютъ много мѣста, процессъ взвѣшиванія на нихъ усложняется безпрестаннымъ снятіемъ съ вѣсовъ и вновь накладываніемъ тяжелыхъ гирь, и бываетъ затруднителенъ при взвѣшиваніи маловѣсныхъ предметовъ или въ небольшомъ количествѣ, какъ напримѣръ, при отпускѣ мастеровымъ гвоздей, или, при пріемѣ въ магазины обсѣчекъ отъ заклепныхъ болтовъ и т. п.

Всѣ эти неудобства, при *десятичныхъ вѣсахъ*, устраняются, а самое взвѣшиваніе—облегчается и ускоряется. Для окончательнаго удостовѣренія въ этомъ, сдѣлано распоряженіе о пріобрѣтеніи десятичныхъ вѣсовъ Геккера и объ испытаніи ихъ въ С.-Петербурскихъ экипажескихъ магазинахъ.

Цѣна на вѣсы Геккера различна и зависитъ отъ количества поднимаемаго ими вѣса, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы:

Мѣра вѣсовъ:		Количество подымаемаго вѣса.	Цѣна вѣсовъ съ гирями.	Плата за упаковку вѣсовъ, при отсылкѣ.	Вѣсъ ихъ, съ упаковкою.
Длина.	Ширина.				
1 ф. 10 д.	1 ф. 7 д.	5 пудовъ.	27 руб.	1 руб. 50 коп.	3 пуда.
2 — » —	1 — 8 —	10 —	34 —	2 — » —	4 —
2 — 3 —	1 — 10 —	15 —	39 —	3 — » —	5 —
2 — 7 —	2 — 3 —	25 —	49 —	4 — » —	6½ —
2 — 11 —	2 — 6 —	40 —	62 —	5 — » —	7½ —
3 — 3 —	2 — 7 —	60 —	82 —	6 — » —	10 —
3 — 8 —	2 — 8 —	80 —	112 —	7 — » —	14 —
4 — 3 —	3 — 1 —	100 —	140 —	8 — » —	18 —

Г. Геккеръ приглашенъ доставить въ С.-Петербургъ 25-ти пудовые вѣсы, съ гирями, за объявленную имъ цѣну 60 р. с.

съ упаковкою и доставкою, для испытанія этихъ вѣсовъ въ экипажескихъ магазинахъ здѣшняго порта, а конторѣ надъ портомъ поручено прослѣдить, въ какой мѣрѣ употребленіе десятичныхъ вѣсовъ Геккера, *сравнительно съ обыкновенными вѣсами*, будетъ удобнѣе.

Домкраты.

Емельяновскій чугунно-литейный и механическій заводъ г. *Нормана*, выставилъ 3 *домкрата, съ безконечными винтами:* малый — 30, средній — въ 65 и большой — въ 75 р. с.

Той же системы домкратъ, но лучшей отдѣлки, былъ выставленъ Адмиралтейскими ижорскими заводами. По величинѣ своей, домкратъ равнялся среднему домкрату г. Нормана и оцѣненъ былъ заводами въ 80 руб. сер.

Кромѣ этихъ домкратовъ, былъ выставленъ г. Норманомъ домкратъ, весьма тщательной отдѣлки, цѣною въ 75 р. с. съ двойнымъ движеніемъ: *вертикальнымъ и горизонтальнымъ.*

Такой домкратъ весьма полезенъ для установки на мѣста паровыхъ котловъ и вообще тяжелыхъ частей судовыхъ механизмовъ.

Для таковыхъ надобностей, въ нашихъ адмиралтействахъ употребляются домкраты системы *Галлея*, оказавшіеся вполнѣ удовлетворительными, при установкѣ механизмовъ на корабляхъ «Синопъ», «Цесаревичъ» и фрегатѣ «Олегъ».

Посему Департаментъ распорядился объ изготовленіи на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ домкратовъ Галлея, для снабженія ими — какъ уже испытанными, нашихъ портовъ, и потому пока не видитъ необходимости замѣнить ихъ домкратами Нормана.

Машинки для растиранія красокъ.

Такого рода машинки выставлены были отъ чугуно-литейнаго завода и фабрики механическихъ и металлическихъ издѣлій: *Санъ-Гали*, въ С.-Петербургѣ и отъ *фабрики земледѣльческихъ орудій Геккеръ*, близь Риги.

Машинки обоихъ фабрикантовъ одинаковаго устройства, но въ отдѣлкѣ машинки Санъ-Гали уступаютъ машинкамъ

Геккера; стоятъ же: *первыя*—20, а *послѣднія* отъ $12\frac{1}{2}$ до 26 руб., за штуку, *смотря по величинѣ*.

Эти машинки весьма удобны, занимаютъ мало мѣста и, въ случаѣ поврежденія, могутъ быть исправляемы средствами не только портовыхъ мастерскихъ, но и винтовыхъ судовъ. А потому ими съ пользою можно снабжать, не только малярныя мастерскія, но и суда. Достоинство же ихъ состоитъ въ томъ, что работать ими можетъ человѣкъ вовсе незнающій особенностей такого дѣла, какъ растирка красокъ, а самая работа производится скоро, хорошо и экономно; тогда какъ растирка красокъ на камнѣ, *въ ручную*, требуетъ гораздо болѣе времени и навыка; при неискуствѣ же мастероваго получается краска неравномѣрно растертая, теряется часть масла и еще большая часть сухой краски.

Посему въ тоже время были куплены три машинки и переданы, для испытанія, въ порты: *С.-Петербургскій*, *Кронштадтскій* и *Ревельскій*, и сдѣлано распоряженіе объ изготовленіи нѣсколькихъ таковыхъ машинокъ на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ.

Относительно употребленія сихъ машинокъ, Капитанъ надъ Ревельскимъ портомъ сообщилъ, что доставленная въ тотъ портъ машинка очень хороша, и результатъ испытанія оказался вполнѣ удовлетворительнымъ. Однимъ человѣкомъ натерто 30 фунтовъ бѣлилъ въ часъ времени безъ особеннаго усилія.

ПАРУСНЫЯ ПОЛОТНА.

Экспонентами этого рода издѣлій были: *Елизаровъ*, *Зотовъ*, *Брюзгинъ* и *баронъ Штиглицъ*. *Первымъ* представлено было два куска парусины, цѣною въ 8 руб. 50 коп. и 9 рублей; *вторымъ* и *третьимъ* — по одному куску, цѣною въ 20 руб., а *баронъ Штиглицъ* выставилъ парусину *сѣрую* и *бѣлую* всѣхъ №№.

Въ помѣщаемой ниже сего таблицѣ показаны цѣны на сѣрую парусину. Противу каждаго № выставлены двѣ цѣны, изъ коихъ: *верхняя*—значилась на образцахъ парусины барона Штиглица, бывшихъ на выставкѣ, а *нижняя*—та, по которой Департаментъ пріобрѣталъ парусину отъ барона Штиглица, по контракту, заключенному съ нимъ въ 1859 году.

№№ парусины.	Цѣны.	№№ парусины.	Цѣны.
1	15 р. 50 к. / 14 — 42 —	5	12 р. 50 к. / 10 — » —
2	14 — 75 — / 13 — 49 —	6	11 — 75 — / 12 — 25 —
3	14 — » — / 12 — 94 —	7	11 — » — / 11 — 50 —
4	13 — 25 — / 11 — 89 —	8	10 — 50 — / 8 — 49 —

Парусина фабрики барона Штиглица имѣла большое преимущество предъ остальною парусиною, бывшею на выставкѣ, какъ по наружному виду, такъ и по чистотѣ выдѣлки; притомъ же парусину прочихъ экспонентовъ эксперты не признали *корабельною.*

На предложеніе Департамента, сдѣланное купцу Елизарову, имѣющему старинную фабрику во Владимірской губерніи въ г. Вязникахъ, и выработывающую ежегодно до 12 т. кусковъ разныхъ полотенъ, приготовить парусину по образцамъ казенной — онъ отказался, за неимѣніемъ у него на фабрикѣ нужныхъ для сего станковъ.

Фабриканты Зотовъ и Брюзгинъ не были въ Петербургѣ, во время выставки. Ихъ парусина была представлена биржевыми маклерами *Борисовымъ* и *Малыгинымъ*, которые отозвались, что средства означенныхъ двухъ экспонентовъ гораздо менѣе средствъ Елизарова, а потому и они не имѣютъ возможности соперничать съ барономъ Штиглицомъ, въ выдѣлкѣ парусины для флота.

Отсюда видно, что при покупкѣ парусныхъ полотенъ Морскому вѣдомству предстоитъ до времени имѣть дѣло съ одною фабрикою барона Штиглица, а потому, чтобы быть менѣе въ зависимости отъ возвышенія ею цѣнъ на свои издѣлія, Департаментъ входилъ въ сношеніе съ Конторою означенной фабрики,

о предоставленіи ей подряда на поставку полотенъ въ Морское вѣдомство, въ продолженіи *нѣсколькихъ*, примѣрно, *четырехъ лѣтъ*, полагая, что этою мѣрою можно достигнуть пониженія цѣнъ, противу подряда на срокъ менѣе продолжительный; но Контора сообщила, что фабрика не можетъ принять предложенія Департамента, а готова ставить свои полотна въ Морское вѣдомство, *по-годно*, по умѣреннымъ цѣнамъ, заключая каждый разъ новый контрактъ. При этомъ Контора объявила и цѣны на полотна, для поставки ихъ въ 1862 г., каковыя цѣны оказались выше не только цѣнъ послѣдняго подряда, но и тѣхъ, которыя значились на бывшихъ въ Морскомъ вѣдомствѣ образцахъ полотенъ фабрики барона Штиглица.

ПЕНЬКА.

Этотъ продуктъ имѣлъ четырехъ экспонентовъ: *Сисекина, Немилова, Образцова* и *Филимонова.* Ихъ самихъ на выставкѣ не было, а потому за свѣдѣніями о ихъ торговлѣ пенькою, обращались къ маклерамъ по торговлѣ пенькою, *Малыгину и Борисову*, которые объяснили, что Немиловъ производитъ пеньки до 40 т. пуд., а остальные три экспонента до 100 т. пуд. въ годъ, каждый; что показанныя ими на образцахъ цѣны биржевыя, безъ доставки и что эти цѣны измѣняются, смотря по большему или меньшему требованію на пеньку и складу оной на биржѣ.

Какъ Департаментъ приступалъ къ торгамъ, на поставку пеньки, то поручено было чиновнику особыхъ порученій пригласить биржевыхъ торговцевъ пенькою принять участіе въ этихъ торгахъ, но они отказались отъ поставки пеньки въ Морское вѣдомство, въ слѣдствіе, какъ объяснили, *слишкомъ высокихъ образцевъ пеньки*, нужной Морскому вѣдомству, и *строгости браковки.*

Сравнительная таблица подрядныхъ и биржевыхъ цѣнъ на пеньку помѣщается вслѣдъ за симъ.

Какого сорта пенька.	Цѣны за пеньку. За пудъ:					
	Подрядныя.		Биржевыя.			
	1858 г.	1861 г.	Сисекина	Немилов.	Образцов	Филимон.
Перваго . . .	3 р. 20 к.	3 р. 20 к.	2 р. 90 к.	2 р. 90 к.	—	2 р. 90 к.
Втораго . . .	—	—	2 — 60 —	—	2 р. 75 к.	2 — 65 —
Третьяго . . .	—	—	2 — 40 —	—	2 — 45 —	—

ТАКЕЛАЖЪ.

Образцы *такелажа* выставлены были отъ здѣшняго заводчика *Казалета*, производительность завода котораго составляетъ болѣе 100 т. пуд. въ годъ. Заводъ этотъ обращался въ Департаментъ съ просьбою о дозволенiи ставить въ Морское вѣдомство такелажъ и прочiя пеньковыя издѣлiя, но таковое предложенiе не могло быть принято, такъ какъ Морское вѣдомство имѣетъ свои канатные заводы, которые удовлетворяютъ надобности нашихъ портовъ и флота въ такелажѣ и другихъ пеньковыхъ издѣлiяхъ.

Помѣщаемая вслѣдъ за симъ таблица показываетъ, во что обходится такелажъ, выдѣлываемый на Кронштадтскомъ канатномъ заводѣ и цѣны на такелажъ Казалета.

ТАКЕЛАЖЪ.	Стоимость такелажа.	
	Кронштадтскаго канатнаго завода.	Казалета.
	За пудъ.	
Смоленый	3 р. 80 к.	3 р. 65 к.
Бѣлый	4 — 2 —	4 — 50 —
Ликтросы (смоленые)	5 — 28 —	3 — 78 —

КОЖИ И РЕМНИ.

Изъ представителей *кожевеннаго производства* занимали первое мѣсто, по предметамъ, заготовляемымъ Департаментомъ, гг. *Зейдлицъ* и *Бенардаки*. Выставленные ими приводные ремни для механизмовъ не имѣли другихъ конкурентовъ; цѣны на ремни Зейдлица выше цѣнъ Бенардаки, но за то ремнямъ перваго всѣ отдавали предпочтенiе.

Кромѣ ремней, Зейдлицъ выставилъ помповыя кожи, кружки для помпъ, вырѣзанные по шаблонамъ, и брандспойтовыя кожи. Цѣны на эти предметы показаны за вѣсъ.

Хотя въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г. заявлено было предложенiе прiобрѣтать кожи и ремни

съ завода Зейдлица, если только издѣлія этого завода будутъ отличаться прежнею доброкачественностію, но Департаментъ вынужденъ былъ отступить отъ сего намѣренія, по причинамъ, изложеннымъ ниже, въ статьѣ: «О приводныхъ ремняхъ».

ЩЕТИНА.

Щетина была выставлена десятью экспонентами, большею частію изъ Москвы; она имѣла много *подраздѣленій* или *сортовъ*, чѣмъ обусловливалась и цѣнность оной. Такъ Почетный Гражданинъ *Мамонтовъ* представилъ *двѣнадцать* сортовъ щетины, отъ 20 руб. до 115 руб. за пудъ; а Вятскій купецъ *Прозоровъ* — отъ 20 до 120 руб. за пудъ.

Департаментъ заготовляетъ щетину, для *кистей* и *щетокъ*, въ весьма ограниченномъ числѣ, а именно, отъ 1 до 2 пудовъ въ годъ. Послѣдній разъ куплена щетина, для означеннаго употребленія, по 83 руб. сер., за пудъ. Вообще же Департаментомъ принято за правило, вещи изъ щетины, употребляемыя на флотѣ и въ адмиралтействахъ, покупать готовыми.

БУМАГА.

Изъ разнообразныхъ видовъ *бумаги*, представленной на выставку, *для отпуска на суда* и *къ производству кораблестроительныхъ работъ*, заготовляются слѣдующіе сорты оной: четыре сорта *писчей*, *почтовая*, *александрійская*, *картузная*, *политурная* и *голландская*.

По значительному числу представителей бумажнаго производства и самыхъ сортовъ бумаги, бывшей на выставкѣ, нельзя было вывести положительнаго заключенія, дѣйствительно ли поставляемая въ Морское вѣдомство, по кораблестроительной части, бумага соотвѣтствуетъ платимымъ за нее цѣнамъ, хотя эти цѣны и суть низшія изъ цѣнъ, объявленныхъ на торгахъ.

Такъ фабрикантъ Экштейнъ, изъ Варшавы, представилъ сорокъ сортовъ различной цѣнности одной писчей бумаги; также и другихъ сортовъ бумага имѣла весьма много подраздѣленій.

Образцевъ же бумаги, *употребляемой при кораблестроеніи, для прокладокъ*, вмѣсто *смоленаго войлока*, на выставкѣ не было.

СВѢЧИ.

Сальныя.

Изъ числа лицъ, выставившихъ сальныя свѣчи, особенное одобренiе заслужилъ заводчикъ Мичуринъ, заводъ котораго находится въ Курской губернiи, въ г. Бѣлгородѣ. Цѣна свѣчамъ этого фабриканта была объявлена по 15 коп. за фунтъ, но не означено на заводѣ, или съ доставкою въ Петербургъ.

Вторымъ экспонентомъ былъ заводчикъ Коломнинъ, изъ г. Мурома, Владимiрской губернiи.

При опытѣ, свѣчи Мичурина плавились при 48°, вѣсу въ фунтѣ свѣчей было 94 золот.; а свѣчи Коломнина, при томъ же вѣсѣ, плавились при 47°.

Свѣчи другихъ экспонентонъ заключали менѣе крѣпости и вѣса.

На 1861 годъ сальныя свѣчи законтрактованы Департаментомъ по 6 р. 70 коп. за пудъ, т. е. по 16¾ коп. за фунтъ, съ доставкою, слѣдовательно дороже вышеозначенныхъ цѣнъ; но при такомъ сравненiи, слѣдуетъ имѣть въ виду, кромѣ расходовъ на доставку, также расходы на залоги и гербовую бумагу.

Стеариновыя.

Образцы этихъ свѣчей были выставлены различными фабрикантами обѣихъ столицъ, по фабричнымъ цѣнамъ, отъ 11 руб. 40 коп. до 12 руб. сер. за пудъ. Заготовлялись же Департаментомъ на 1861 годъ по 12½ руб. за пудъ, т. е. нѣсколько дороже фабричныхъ цѣнъ, въ слѣдствiе, какъ надобно полагать, тѣхъ же причинъ, которыя указаны выше, на счетъ заготовительныхъ цѣнъ на сальныя свѣчи.

МЫЛО.

Лучшее мыло на выставкѣ было представлено С. Петербургскимъ заводчикомъ *Фике*, по 5 руб. за пудъ. Мыло же заводчика *Грумберта*, почти такой же доброты—по 4 р. 60 коп., заготовлялось въ 1861 году Департаментъ по 4 руб. 65 коп.

Къ сожалѣнiю, на выставкѣ не было мыла, которое *мылится въ соленой водѣ*, и въ которомъ Морское вѣдомство имѣетъ надобность, для отпуска на суда, имѣющiя дальнiя плаванiя.

ПРЕДМЕТЫ, ВЫСТАВЛЕННЫЕ ОБЩЕСТВОМЪ ИЗВЛЕЧЕНІЯ РАЗЛИЧНЫХЪ ВЕЩЕСТВЪ ИЗЪ ТОРФА.

1) *Торфяной и асфальтовой коксъ* представляли собою образцы дешеваго и хорошаго топлива. Первому цѣна назначена 6, а второму 30 коп. за пудъ. Матеріалы эти, какъ и самый торфъ, могли бы, при бо̀льшемъ развитіи торфяной промышленности, служить хорошимъ и дешевымъ топливомъ на малыхъ рѣчныхъ пароходахъ, мало чѣмъ уступая дровамъ и каменному углю, что мы и видимъ въ Баваріи, гдѣ для топки локомотивовъ употребляютъ торфъ. Кромѣ того, эти продукты были бы весьма полезны въ кузнечномъ мастерствѣ, потому, что желѣзо, выковываемое при помощи торфа, не уступаетъ своими достоинствами желѣзу, обработываемому при посредствѣ древеснаго угля; каменный же уголь, содержа въ себѣ много сѣрнистыхъ частей, сообщаетъ желѣзу хрупкость.

2) *Соляровое* и *машинное масло* (отъ 5 руб. 50 коп. до 7 р. за пудъ) употребляется Обществомъ на его собственномъ заводѣ, для смазки машинъ, вмѣсто деревяннаго, при чемъ его расходуется почти тоже количество, какъ и послѣдняго.

Экспонентъ объяснилъ, что названныя масла нисколько не окисляютъ металла, не густѣютъ и, кромѣ того, имѣютъ преимущество передъ растительными, въ томъ, что для разложенія ихъ нужна температура не менѣе 40^0, и что, при разложеніи, они недаютъ такого сильнаго запаха, какъ масло и сало, употребляемыя, въ настоящее время, для смазки паровыхъ механизмовъ, а потому въ машинномъ отдѣленіи, при употребленіи солароваго или машиннаго масла, никогда не можетъ быть дурнаго запаху.

Если отзывъ экспонента справедливъ, то *то* и *другое* масло могли бы съ пользою быть употребляемы на судахъ, въ особенности же на тѣхъ, которыя плаваютъ въ жаркихъ климатахъ.

Соляровое масло рекомендуется также Обществомъ, для освѣщенія; для чего продаются особыя, дешевыя лампы, отъ 2 до 3 рублей.

3) *Машинная мазь* (7 руб. 25 коп. за пудъ), обладая тѣми же свойствами какъ и масло, рекомендуется для смазки подшипниковъ въ механизмахъ.

4) *Карбонатъ* (30 и 40 коп. за пудъ) былъ рекомендованъ экспонентомъ для растопки, вмѣсто дровъ, какъ матеріалъ, который содержитъ въ себѣ много жирныхъ частей, а потому скоро воспламеняется и горитъ сильнымъ пламенемъ.

5) *Пекъ* (30 и 40 коп. за пудъ), содержитъ въ себѣ много креозоту, какъ лучшаго, до настоящаго времени, средства для сохраненія дерева отъ гнили и предъотвращенія зарожденія въ немъ червей, а потому можетъ быть употребляемъ для осмолки подводной части судна, съ бо́льшею пользою противу смолы.

6) *Гидравлическая смазка* (4 р. 50 к. за пудъ) не только не проницаемая водою, но, напротивъ, твердѣющая въ ней, представляетъ хорошее средство при кораблестроеніи, для смазки заклепныхъ болтовъ, пазовъ обшивки и для другихъ подобныхъ назначеній.

7) *Параффиновыя свѣчи.* По объясненію экспонента, Общество можетъ изготовлять таковыхъ свѣчей въ количествѣ отъ 800 до 900 пудовъ въ годъ, отъ 25 до 30 рублей за пудъ. Въ фунтѣ, таковыхъ свѣчей 6-ть одинаковой величины съ стеариновыми, по 4-е на фунтъ. Свѣча сгораетъ въ 13-ть часовъ, а стеариновая равной величины горитъ не болѣе 9¼ часовъ. Одинъ фунтъ стеариновыхъ свѣчей, если зажигать послѣдовательно одну свѣчку за другою, сгоритъ въ 38 часовъ, а параффиновыхъ—въ 78 часовъ. Слѣдовательно, параффиновыя свѣчи при употребленіи, сравнительно съ стеариновыми, не должны обойтиться дороже, такъ какъ они горятъ болѣе чѣмъ вдвое долѣе.

Въ виду такихъ достоинствъ продуктовъ, извлекаемыхъ изъ торфа, Кораблестроительный Департаментъ полагалъ пріобрѣсть нѣкоторое количество сказанныхъ продуктовъ, для испытанія, и съ этою цѣлью поручено было чиновнику особыхъ порученій Департамента, Капитанъ-Лейтенанту *Беру*, отправиться въ Контору Общества; но Капитанъ-Лейтенантъ Беръ не нашелъ, въ складѣ Общества, его издѣлій и даже не могъ обстоятельно узнать: возмется ли Общество изготовлять оныя для Морскаго вѣдомства.

ГИЧКА КРАСНАГО ДЕРЕВА.

Работы С. Петербургскаго 3-й гильдіи купца *Дребезгова*, оцѣнена была въ 500, а продана за 400 руб. сер.

Эта цифра, въ нѣкоторой степени, можетъ служить нормою, въ случаѣ предоставленія частнымъ лицамъ постройки гребныхъ судовъ, для военныхъ судовъ.

О гичкѣ Дребезгова, далъ слѣдующій отзывъ Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Генералъ-Маіоръ Бурачекъ.

«Форма хорошая, вообще присвоенная гичкамъ; работа отличная, отдѣлка богатая, но въ ней есть важный недостатокъ. Мастеръ видимо не располагалъ большимъ выборомъ досокъ краснаго дерева, для обшивки; всѣ онѣ выпилены изъ одного и того же короткаго бруса, такъ что каждый обшивной поясъ составленъ, въ длину, изъ трехъ такихъ досокъ; всѣ стыки сошлись на третяхъ длины гички, въ носу и въ кормѣ, на однихъ и тѣхъ же шпангоутахъ и при томъ только черезъ поясъ приходятся одинъ противъ другаго, а перевязка поясовъ всего лишь дюймовъ 16. Это важное нарушеніе главнѣйшаго условія крѣпости судна сдѣлано изъ удовольствія имѣть гичку краснаго дерева. Въ первые три, четыре года, пока гичка нова, этотъ недостатокъ, быть можетъ, еще не скажется на дѣлѣ, но далѣе, съ каждымъ годомъ, разслабленіе и водотечность гички будутъ болѣе и болѣе безпокойны и преждевременно укротятъ ея вѣкъ».

«По внѣшней отдѣлкѣ, гичка принадлежитъ къ издѣліямъ перваго разряда; а по изъясненному недостатку далеко не къ первому».

ПРИВИЛЛЕГИРОВАННОЕ ЗАВЕДЕНІЕ МЕТОХРОМОТИПІИ.

Это заведеніе выставило нѣкоторые предметы, которые могли бы упростить и удешевить отдѣлку судовъ, по столярной части. Такъ заведеніемъ выставлены щиты для каютныхъ переборокъ, каковые щиты могутъ быть изготовляемы по различнымъ узорамъ и очень не дорого. Болѣе всего обращалъ на себя вниманіе, изготовленный заведеніемъ, *иконостасъ* подъ мозаику, съ тремя образами. Вышина иконостаса 5 арш., а ширина $4\frac{1}{2}$; цѣна же 300 рублей. Подобные иконостасы, на холстѣ, было бы удобно устроивать на нашихъ военныхъ судахъ, на коихъ положено имѣть походныя церкви.

Вслѣдствіе сего, Департаментъ вошелъ въ сношеніе съ представителемъ означеннаго заведенія и предполагаетъ, *для опыта*, предоставить заведенію отдѣлку по столярной части,

строющагося въ здѣшнемъ адмиралтействѣ, лоцманскаго ботика, *а также изготовленіе одного изъ иконостасовъ*, требующихся для новыхъ фрегатовъ.

ЗАГОТОВКА.

1) ЭКИПАЖЕСКІЕ МАТЕРІАЛЫ, ПРИПАСЫ И ВЕЩИ.

Въ 1861 году экипажескіе матеріалы и припасы были заготовлены Департаментомъ, *вполнѣ:* для *С. Петербургскаго порта* и *Ижорскихъ заводовъ*, и *отчасти*, а именно только тѣ предметы, заготовленіе которыхъ, по мѣстнымъ обстоятельствамъ, порты не приняли на себя, для портовъ: *Архангельскаго, Астраханскаго, Кронштадтскаго, Ревельскаго, Свеаборгскаго* и *Восточнаго Океана.*

Самое заготовленіе произведено чрезъ частныхъ лицъ, за которыми остались низшія цѣны на торгахъ, бывшихъ по этому случаю въ Октябрѣ 1860 года, на сумму 150.286 р. 32¾ к., менѣе противу 1860 г. на 304.927 р. 75¾ к. и дешевле въ общей сложности: справочныхъ цѣнъ на 41.730 р. 80¼ коп., а цѣнъ заготовленія 1860 г. на 11.125 р. 12 к.

Согласно съ требованіемъ 1846 ст. Т. X ч. I, о предоставленіи возможности участвовать въ казенныхъ подрядахъ бо̀льшему числу промышленниковъ, предметы поставки, по роду промышленности, къ которой они принадлежали, раздѣлены были на 19 участковъ.

Весь подрядъ остался за *одиннадцатью* лицами, и выполненъ, бо̀льшею частію, въ условленные сроки; нѣкоторые же предметы, хотя и были поставлены послѣ истеченія сроковъ, но оттого не произошло остановокъ ни въ работахъ, ни въ снабженіи судовъ, а потому дѣйствій казны на счетъ подрядчиковъ, какъ и въ 1860 г., *не было.*

Предсѣдатель пріемной коммисіи здѣшняго порта, донесъ: 1) «что, изъ представленныхъ къ пріему матеріаловъ и вещей, «недоброкачественные или не согласные съ образцами, свое-«временно были замѣняемы поставщиками другими, вполнѣ удо-«влетворявшими условіямъ контрактовъ, а потому совершенно «забракованныхъ, не принятыхъ предметовъ, не было»; и 2) что на вопросъ Департамента, *какія затрудненія встрѣчала коммисія вообще при пріемахъ*, слѣдуетъ замѣтить, что затрудненія были только въ пріемѣ тѣхъ матеріаловъ, которые, для изслѣ-

дованія ихъ доброкачественности, требуютъ химическаго разложенія, для чего коммисія не имѣетъ ни *лицъ*, которыя могли бы исполнить это, ни *руководства* по этому предмету, а потому, въ испытаніи таковыхъ матеріаловъ, она по необходимости ограничивается пробою ихъ на дѣлѣ, при чемъ заключеніе свое, объ удовлетворительности или неудовлетворительности тѣхъ матеріаловъ, основываетъ на мнѣніяхъ художниковъ, которые приглашаются коммисіею, для обраковки самыхъ матеріаловъ.

Тотъ же недостатокъ замѣченъ и въ англійскихъ адмиралтействахъ коммисіею, ревизовавшею эти адмиралтейства въ 1858 году.

Въ донесеніи своемъ, о которомъ уже упомянуто въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г. и говорится въ настоящемъ отчетѣ, англійская коммисія, замѣчая, что нѣкоторыя адмиралтейства принимають безъ пробы такіе запасы, которые могли бы быть *разлагаемы химически* (§§ 759—769), сообщаетъ свѣдѣнія объ успѣшныхъ результатахъ, достигнутыхъ, въ этомъ отношеніи, адмиралтействами Портсмута, Чатама и Депфорда, при разложеніи химическй: *красокъ, мѣдныхъ слитковъ* и *парусины*.

По этому коммисія признала полезнымъ: «поручить помощнику лаборанта въ Портсмутѣ составить наставленіе, *для* «*руководства* прочимъ адмиралтействамъ, какимъ образомъ слѣ«дуетъ производить пробу, посредствомъ химическаго разложе«нія, тѣхъ предметовъ, которые подлежатъ этому анализу, что «бы можно было открыть всякую попытку къ поддѣлкѣ (766)».

Имѣя это въ виду, Департаментъ поручилъ, находящемуся въ Лондонѣ, Капитанъ-Лейтенанту Колокольцову достать таковое руководство, если это окажется возможнымъ, и выслать его въ Департаментъ, для дальнѣйшихъ распоряженій по этому предмету.

Впрочемъ, въ случаѣ, если исполненіе настоящаго порученія Департамента окажется невозможнымъ, то онъ не замедлитъ обратиться къ содѣйствію ему въ этомъ дѣлѣ здѣшнихъ химиковъ и лаборантовъ.

Лица, принявшія на себя поставку экипажескихъ матеріаловъ, обязаны были доставить эти матеріалы и припасы только въ *С.-Петербургъ, Кронштадтъ* и *Ижору*.

О перевозкѣ же, какъ экипажескихъ матеріаловъ, такъ и

другихъ предметовъ, въ остальные порты, кромѣ вышеупомянутыхъ, имѣются свѣдѣнія ниже, во *второй* части настоящаго отдѣла, подъ заглавіемъ: «доставка».

Какъ на общіе торги, по заготовленію экипажескихъ матеріаловъ и вещей на 1861 г., такъ и на отдѣльные, на нѣкоторые предметы, и въ томъ числѣ на *бемскія* и *цесарскія стекла*, никого, желающихъ принять на себя поставку таковыхъ стеколъ, не явилось, а потому они были пріобрѣтены чрезъ чиновника особыхъ порученій, Капитанъ-Лейтенанта Бера, на сумму 2.494 руб. 26 коп. Покупка эта обошлась дороже противу послѣднепоставочныхъ цѣнъ на 174 руб. 4 коп.

2) КАЮТНЫЕ ПРИБОРЫ.

Нарядъ на изготовленіе каютныхъ приборовъ, для Балтійскаго флота, въ потребность на 1861 г., на сумму 24.676 р., данъ былъ Николаевскому (Хер. губ.) слесарныхъ дѣлъ мастеру *Маллеру*, по причинамъ, подробно объясненнымъ въ отчетѣ Департамента за 1860 годъ, стр. 92.

При этомъ заявлено было, что для предупрежденія затрудненій, которыя могутъ встрѣтиться при полученіи приборовъ изъ Николаева, по отдаленности этого города отъ С.-Петербурга, Департаментъ озаботится пріискать здѣсь мастера, который взялся бы изготовлять означенные приборы столь же доброкачественными, какими признаны приборы Маллера, почему они и были утверждены въ образцы.

Согласно сему, Департаментъ поручилъ своему чиновнику особыхъ порученій, Капитанъ-Лейтенанту Беру найти, изъ здѣшнихъ слесарныхъ дѣлъ мастеровъ, такихъ которые бы пожелали принять на себя обязательство приготовлять каютные приборы для флота, и, въ такомъ случаѣ, согласились бы первоначально доставить въ Департаментъ по одному экземпляру таковыхъ приборовъ, сдѣланныхъ ими, по образцамъ Маллера.

На предложеніе Департамента отозвались: слесарныхъ дѣлъ мастеръ *Нильсонъ* и купецъ *Никитинъ;* но послѣдній и по настоящее время не явился за образцами, а потому надобно полагать, что заявленіе его не имѣло серьезнаго значенія. Приборы же работы Нильсона найдены пріемною коммисіею здѣшняго порта, при участіи художниковъ, *превосходящими образцы*, какъ по качеству металла, такъ равно по прочности и по чистотѣ

отдѣлки; но цѣны его выше цѣнъ Маллера, въ особенности если принять во вниманіе издержки, кои Маллеръ имѣетъ по доставкѣ приборовъ сюда изъ Николаева.

Когда наступило время приступить къ распоряженіямъ о заготовленіи каютныхъ приборовъ, въ потребность на 1862 г., Департаментъ получилъ отъ мастера Маллера прошеніе о дачѣ ему наряда на приготовленіе этихъ инструментовъ, по прежнимъ цѣнамъ, по тому уваженію, что, работая на Морское вѣдомство съ 1838 г., сперва на Черноморскій флотъ, а съ 1860 г. и на Балтійскій флотъ, онъ привыкъ добросовѣстно исполнять обязательства, заключаемыя имъ съ симъ вѣдомствомъ, и потому, для своевременнаго и исправнаго выполненія наряда, полученнаго въ 1860 году, безъ всякихъ со стороны казны задатковъ, немедленно увеличилъ свою мастерскую и число мастеровыхъ. Расходы же эти были столь значительны, что оказалось необходимымъ употребить не только весь наличный капиталъ, но и прибѣгнуть къ кредиту. По этому, не получивъ почти никакого вознагражденія за трудъ по первому наряду и заготовивъ уже нѣкоторое количество приборовъ въ счетъ будущихъ требованій, такъ какъ, имѣя значительное число мастеровыхъ, не могъ оставить ихъ безъ дѣла, — онъ будетъ раззоренъ, если не получитъ отъ Морскаго вѣдомства наряда, по крайней-мѣрѣ на слѣдующій 1862 годъ, при чемъ онъ надѣется что, по исполненіи этого втораго наряда, онъ въ состояніи будетъ понизить цѣны на приборы, по крайней-мѣрѣ на 2 %.

Стоимость каютныхъ приборовъ, которые признавалось необходимымъ заготовить на 1862 г., составляла:

По цѣнамъ Маллера . . . 16.261 р. 80 к.
А по цѣнамъ Нильсона . . 16.265 » 55 »

Слѣдовательно болѣе перваго на 3 р. 75 к.

Хотя эта разница не могла бы остановить Департатентъ въ ходатайствѣ о предоставленіи подряда мастеру Нильсону, такъ какъ приборы его выдѣлки признаны выше образцовъ Маллера, но, принявъ во вниманіе, что образцы Маллера найдены вполнѣ удовлетворяющими своему назначенію; что въ 1860 г. онъ объявилъ цѣны почти на 12 % ниже другихъ; что нарядъ исполненъ имъ своевременно и вполнѣ удовлетворительно; что по доставленіи инструментовъ сюда ни какихъ пре-

пятствій и остановокъ въ снабженіи судовъ каютными приборами не произошло; что расходы, сдѣланные Маллеромъ на необходимое расширеніе мастерской, дѣйствительно могутъ поставить его въ затруднительное положеніе, если онъ принужденъ будетъ немедленно уменьшить свое производство, и наконецъ, что, если ему оказана будетъ поддержка въ настоящемъ случаѣ, то онъ обѣщается уменьшить и безъ того низшія, противу другихъ мастеровъ цѣны на каютные приборы его работы, Департаментъ призналъ вполнѣ справедливымъ и для казны не убыточнымъ предоставить изготовленіе означенныхъ приборовъ, требуемыхъ на 1862 г., тому же мастеру Маллеру.

Представленіе Департамента, на основаніи 1855 статьи X. т. 1 ч., утверждено г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

Имѣя же въ виду 10 § инструкціи Пріемной коммиссіи С.-Петербургскаго порта, которымъ вмѣнено въ обязанность, въ случаѣ, если представляемые къ пріему предметы превосходятъ образцы, избирать изъ тѣхъ предметовъ новые для нихъ образцы, Департаментъ просилъ коммисію доставить ея заключенія, на столько ли превосходятъ каютные приборы, работы Нильсона настоящіе образцы каютныхъ приборовъ Маллера, чтобы ихъ слѣдовало утвердить образцами, принявъ при этомъ во вниманіе разницу въ стоимости тѣхъ и другихъ, а также въ какой степени необходимо имѣть на судахъ каютные приборы, достоинствомъ лучше настоящихъ.

3) ПОСУДА МѢДНАЯ И ЖЕСТЯННАЯ.

Образцовъ таковой посуды, для пріема оной отъ поставщиковъ, здѣшній портъ не имѣлъ, а потому предложено было Конторѣ надъ портомъ изготовить, въ мастерскихъ порта, по одной вещи, по образцамъ судовой посуды, и по изготовленіи доставить въ Департаментъ, съ показаніемъ во что обойдется выдѣлка оныхъ порту, считая мастеровыхъ и матеріалъ по вольнымъ цѣнамъ и обозначивъ стоимость мѣдной посуды, съ пуда, такъ какъ уплата за таковую посуду всегда будетъ производится съ пуда, хотя бы она и заготовлялась числомъ вещей.

Утвердивъ образцы означенной посуды и имѣя въ виду, что предметы судоваго хозяйства, на основаніи утвержденнаго Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмира-

ломъ, распредѣленія работъ между адмиралтейскими Ижорскими заводами и мастерскими здѣшняго порта (отчетъ Кораб. Депар. 1860 г. стр. 261 и 262), должны быть пріобрѣтаемы съ воли, Департаментъ произвелъ торги на требовавшуюся, для С.-Петербургскаго порта, жестянную и мѣдную посуду. Объявленныя на торгахъ С.-Петербургскимъ купцомъ Генке цѣны оказались ниже цѣнъ, во что таковая посуда обошлась бы С.-Петербургскому порту, а также открытыхъ чиновникомъ особыхъ порученій и послѣднепоставочныхъ. Посему подрядъ утвержденъ за купцомъ Генке, по журналу Адмиралтействъ-Совѣта 15-го Февраля, ст. 21.978, на сумму 1531 р. 40 к. с.

При этомъ сдѣлано Департаментомъ распоряженіе, чтобы на мѣдной посудѣ, поставляемой подрядчиками, были выбиваемы въ мастерскихъ порта *клейма*, съ обозначеніемъ *вмѣстительности* и *вѣса* каждой *вещи*, съ тою цѣлію, чтобы при сдачѣ таковыхъ вещей съ судовъ, онѣ не были замѣняемы другими, меньшаго вѣса.

4) ГВОЗДИ.

Въ отчетѣ за 1860 годъ, стр. 98, сказано, что только послѣ троекратныхъ торговъ на поставку корабельныхъ гвоздей, по новымъ образцамъ,—заключены контракты на поставку: *мѣдныхъ гвоздей* — съ С.-Петербургскимъ галванопластическимъ заведеніемъ на 3 года; а *желѣзныхъ* — съ купцомъ Стрѣляевымъ на 2 года.

Поставка мѣдныхъ гвоздей производилась несвоевременно.

Владѣлецъ заведенія, купецъ Генке, оправдывалъ эту неисправность новостью дѣла, потребовавшаго устройства значительнаго числа инструментовъ, станковъ и машинъ, которыхъ въ заведеніи не было и которые не могли быть изготовлены самимъ заведеніемъ.

За всѣмъ тѣмъ, ходъ кораблестроительныхъ работъ и постоянная поставка купцомъ Генке мѣдныхъ гвоздей, хотя и небольшими партіями, дозволили, въ снабженіи адмиралтействъ означенными гвоздями, избѣгнуть необходимости дѣйствовать на счетъ контрагента.

По контракту въ 1861 году гвоздей слѣдовало поставить:

По наряду на этотъ годъ на........ 42.561 р.

По дополнительному наряду для Николаевскаго порта на............ 2.756 » 6 к.

По наряду на 1862 годъ на . . . . 25.388 р. 1 к.

Итого на 70.705 р. 7 к.

Выставлено же только на . . . . . . 26.158 р. 91 к.
Весь нарядъ на 1862 г. простирается на . . . . 50.776 » 2 »

За несвоевременную поставку гвоздей купецъ Генке, согласно съ условіями контракта, подлежитъ узаконенному штрафу.

Поставка *желѣзныхъ гвоздей* шла съ большимъ успѣхомъ и хотя нарядъ на 1861 годъ выполненъ не вполнѣ, но уже завезено значительное количество гвоздей на 1862 годъ.

Въ 1861 году желѣзныхъ гвоздей слѣдовало выставить:

По наряду на этотъ годъ на . . . 51.766 р. 65 к.
По наряду 1862 года на. . . . . . . 22.064 » $72\frac{1}{2}$ »

Итого на 73.831 р. $37\frac{1}{2}$ к.

Выставлено же на . . . . 72.552 р. $25\frac{3}{4}$ к.
Весь нарядъ на 1862 годъ простирается на . . . . 44.129 р. 45 к.

Наряды на 1862 годъ даны съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, по журналу 5-го Іюня 1861 г. ст. 22.113.

5) ПЕНЬКА.

Хотя доставка *пеньки*, въ пропорцію на 1862 годъ, была разсрочена на *два* года, какъ объ этомъ сказано въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 годъ на стр. 101, но, вслѣдствіе требованія Кронштадтскаго порта, она была поставлена въ 1861 году въ полномъ количествѣ 30.000 пуд.

Такимъ образомъ подрядъ на поставку пеньки для Кронштадтскаго канатнаго завода на 1859 — 1862 годы, принятый на себя дворяниномъ Фелейзеномъ, оконченъ. Ему остается только доставить 788 пуд. 35 ф., вмѣсто вязокъ изъ пакли, коими связана была пенька, поставленная имъ въ 1860 и 1861 годахъ.

Слѣдуя указанію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, на счетъ выгодъ, какія представляетъ Морскому вѣдомству подрядъ на пеньку, если онъ будетъ заключенъ не на одинъ годъ, а на нѣсколько лѣтъ (отчетъ Кораблестроительнаго Департамента за 1859 г. стр. 31), Кораб-

лестроительный Департаментъ, приступивъ въ 1861 году къ распоряженіямъ о заготовленіи пеньки *на 1863 и слѣдующіе годы*, сдѣлалъ вызовъ на поставку пеньки въ теченіи 3-хъ лѣтъ, а именно: на 1863, 1864 и 1865 годы, въ количествѣ до 40 т. пуд. въ годъ, каковое количество, по соображенію Кронштадтскаго порта, необходимо для удовлетворенія тѣхъ надобностей въ пеньковыхъ издѣліяхъ портовъ *Балтійскаго моря* и здѣшняго *флота*, а также флотилій: *Аральской*, *Сибирской* и частію *Каспійской*; удовлетвореніе коихъ (отчетъ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г. стр. 100) лежитъ на обязанности Кронштадтскаго канатнаго завода.

Независимо отъ напечатанія объявленій, о настоящемъ подрядѣ, въ газетахъ обѣихъ столицъ, Кораблестроительный Департаментъ относился къ Гражданскимъ Губернаторамъ *Орловскому*, *Смоленскому*, *Витебскому*, *Черниговскому* и *Лифляндскому* объ объявленіи объ этомъ подрядѣ въ мѣстныхъ губернскихъ вѣдомостяхъ, такъ какъ въ первыхъ четырехъ губерніяхъ занимаются разведеніемъ конопли, а въ Ригѣ производится значительная торговля пенькою.

Вмѣстѣ съ тѣмъ предложено было Конторѣ надъ Кронштадтскимъ портомъ избрать и доставить въ Департаментъ образцы пеньки, для предъявленія при торгахъ.

Въ назначенный для торга день (7-го Августа) явился только одинъ желающій торговаться; это — повѣренный торговаго дома Миллеръ и Гауфъ, Коллежскій Ассесоръ Сарафановъ, который и объявилъ цѣну на пеньку по 36 руб. сер. за берковецъ.

Въ день переторжки явился тотъ же г. *Сарафановъ* и получены были: два запечатанныя объявленія, одно отъ дворянина *Слѣдзевскаго*, а другое отъ Почетнаго Гражданина *Кудрявцева*, и рапортъ чиновника особыхъ порученій Капитанъ-Лейтенанта *Бера*.

На переторжкѣ г. Сарафановъ объявилъ послѣднюю цѣну за пеньку, по 34 р. 50 к. с. *за берковецъ;* Слѣдзевскій — 3 р. $12\frac{1}{2}$ к. *за пудъ*, а Кудрявцевъ по 30 р. 50 к. *за берковецъ*.

Капитанъ-Лейтенантъ Беръ донесъ, что имѣющаяся у здѣшнихъ биржевыхъ купцовъ пенька первой руки, качествомъ и достоинствомъ нѣсколько уступаетъ образцу, предъявленному къ торгамъ; что на предложеніе принять настоящую поставку,

сдѣланное имъ купцамъ, получающимъ пеньку изъ первыхъ рукъ, эти купцы объявили, что они продаютъ свою пеньку только на биржѣ; что онъ, Беръ, не отбиралъ цѣнъ отъ купцовъ, получающихъ пеньку изъ вторыхъ рукъ, имѣя въ виду, что они могутъ лично торговаться и что въ ихъ магазинахъ онъ нашелъ пеньку весьма посредственную, не подходящую къ образцамъ.

Такимъ образомъ цѣна, объявленная на пеньку Почетнымъ Гражданиномъ Кудрявцевымъ оказалась низшею цѣною, по которой весь подрядъ на пеньку обойдется дешевле, противу — послѣдней поставки дворянина Фелейзена, на 18.000 р. с.

Представленіе Департамента, объ оставленіи подряда за Кудрявцевымъ, утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ (журн. 28 Августа ст. 22.173), а на заключеніе контракта (такъ какъ срокъ подряда признано полезнымъ продолжить на *три* года, законъ же въ обыкновенныхъ случаяхъ допускаетъ только двухъ годовой) г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ испросилъ Высочайшее соизволеніе.

Контрактъ заключенъ 28-го Ноября 1861 г. и по оному выдано въ ссуду, подъ особый залогъ, рубль за рубль, 60.000 руб. сер.

6) О ТРАВЯНЫХЪ ТРОСАХЪ.

Въ 1860 г., какъ сказано въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за этотъ годъ на стр. 102, куплено, по приказанію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, восемь тросовъ изъ манильской пеньки, въ 4 и 5 дюймовъ толщиною; въ томъ вниманіи, что имъ, по ихъ легкости, въ сравненіи съ перленями изъ русской пеньки, отдается преимущество, — когда судамъ приходится тянуться.

Купленные тросы были отпущены, между прочимъ, на пароходо-фрегатъ «Смѣлый» и шкуну «Компасъ», командиры коихъ подтверждаютъ, что употребленіе тросовъ изъ манильской пеньки, въ сказанныхъ случаяхъ, весьма удобно, какъ по ихъ легкости и плавучести, такъ и потому, что ихъ весьма удобно укладывать на небольшія гребныя суда.

Стоятъ они, какъ упомянуто въ отчетѣ за 1860 г., дороже перленей изъ русской пеньки.

7) РАБОЧІЕ ИНСТРУМЕНТЫ.

Въ 1861 году окончился пятилѣтній срокъ контракту, зак-

люченному съ С.-Петербургскимъ купцомъ Михайловымъ, на поставку для Морскаго вѣдомства кораблестроительныхъ рабочихъ инструментовъ.

До 1856 года рабочіе инструменты обыкновенно пріобрѣтались въ Англіи, чрезъ посредство здѣшнихъ торговцевъ стальными издѣліями; но какъ, во время послѣдней войны съ Англіею, высылка оттуда инструментовъ сдѣлалась крайне затруднительною, то для обезпеченія ими нашихъ адмиралтействъ на будущее время, и въ видахъ поощренія инструментальнаго производства въ Россіи, Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ поручилъ Кораблестроительному Департаменту приступить къ изысканію способовъ полученія инструментовъ русскаго производства.

Собранныя по этому предмету свѣдѣнія показали, что хотя въ Россіи число лицъ, занимающихся выдѣлкою тѣхъ рабочихъ инструментовъ, которые требуются адмиралтействами, значительно, но, по недостаточности денежныхъ средствъ этихъ лицъ, производительность каждаго изъ нихъ весьма ограничена, какъ по количеству, такъ и по числу наименованій выдѣлываемыхъ ими инструментовъ.

Въ слѣдствіе чего необходимо было, во избѣжаніе тѣхъ затрудненій, какія неминуемо явились бы при заключеніи условій на поставку инструментовъ со многими мелкими производителями, найти посредника между ними и казною, который, при хорошихъ познаніяхъ по инструментальной части, владѣлъ бы еще достаточнымъ капиталомъ, для того чтобы могъ способствовать мелкимъ русскимъ фабрикантамъ къ сбыту ихъ издѣлій въ Морское вѣдомство и, въ то же время, представить казнѣ необходимое обезпеченіе въ успѣшномъ выполненіи предпріятія, на десятки тысячъ рублей въ годъ.

На этомъ основаніи заключенъ былъ вышеупомянутый контрактъ съ купцомъ Михайловымъ, который обязался поставлять нѣкоторые инструменты непремѣнно русской выдѣлки, съ обозначеніемъ на каждомъ изъ нихъ *клейма* и *имени мастера;* а остальные пріобрѣтать за границею, только въ случаѣ совершеннаго неуспѣха въ заготовленіи ихъ въ Россіи.

Контрактъ выполненъ былъ Михайловымъ вполнѣ удовлетворительно и, предъ истеченіемъ срока контракту, Михайловъ просилъ о возобновленіи онаго еще на пять лѣтъ.

Департаментъ не могъ прямо принять этого предложенія, не испытавъ предварительно средствъ къ полученію болѣе выгодныхъ предложеній, такъ какъ со времени заключенія съ Михайловымъ контракта прошло пять лѣтъ, а въ это время измѣнились и цѣны на инструменты, и самыя потребности въ оныхъ *адмиралтействъ, заводовъ и флота.*

Принимая же въ соображеніе, что цѣль заключенія съ Михайловымъ контракта, независимо отъ обезпеченія нуждъ нашихъ адмиралтействъ въ инструментахъ, клонилась еще и къ тому, чтобы чрезъ его посредство способствовать развитію отечественной инструментальной промышленности, Департаментъ требовалъ отъ Михайлова свѣдѣній: *какіе именно инструменты могутъ быть выдѣлываемы въ Россіи нынѣ; какіе еще необходимо пріобрѣтать за границею* и *въ какой мѣрѣ успѣшны были его дѣйствія по развитію инструментальной промышленности въ нашемъ отечествѣ.*

При этомъ Департаментъ рекомендовалъ Михайлову, для изготовленія инструментовъ на 1861 г., фабрикантовъ Завьялова и Кондратова, которые представили инструменты своего производства на выставку русскихъ мануфактурныхъ произведеній, и Кондратовъ принялъ сдѣланное ему Михайловымъ предложеніе изготовить часть инструментовъ, по наряду на 1861 годъ.

На запросъ же Департамента, Михайловъ объявилъ: 1) что на будущее время всѣ инструменты, требуемые Морскимъ вѣдомствомъ, могутъ быть выдѣлываемы въ Россіи за исключеніемъ: *брусовокъ крупнаго зуба, грабштихелей, пружинныхъ кронциркулей, оселковъ турецкихъ, напилковъ,* нѣкоторыхъ *токарныхъ станковъ* и тѣхъ немногихъ (14) инструментовъ, которые требуются по американскимъ образцамъ; и 2) что онъ немогъ имѣть успѣха болѣе настоящаго въ водвореніи въ Россіи выдѣлки всѣхъ инструментовъ, требуемыхъ Морскимъ вѣдомствомъ, не смотря на всѣ его старанія, даже съ предложеніемъ денегъ впередъ: *фабрикантамъ* — до половины стоимости заказовъ, а *мастерамъ* — суммы, нужной на заведеніе необходимыхъ для того принадлежностей и устройствъ.

Изъ этого отзыва видно, что указанная Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ Морскому министерству цѣль: содѣйствовать развитію отечественной ин-

струментальной промышленности, не осталась безъ благопріятныхъ послѣдствій, и нынѣ изъ инструментовъ, употребляемыхъ въ нашихъ адмиралтействахъ, *болѣе двухъ третей* могутъ быть пріобрѣтаемы отъ русскихъ мастеровъ, чѣмъ устраняется бывшая до 1856 г. необходимость выписывать *почти всѣ* инструменты изъ заграницы.

Предположивъ произвести торги на поставку инструментовъ, Департаментъ составилъ онымъ подробную вѣдомость, съ обозначеніемъ, какіе изъ нихъ должны быть поставляемы непремѣнно работы русскихъ мастеровъ, и какіе могутъ быть иностраннаго производства.

Эта вѣдомость была распубликована, вмѣстѣ съ условіями поставки и вызовами къ торгамъ, успѣху коихъ, по видимому, должно бы было благопріятствовать присутствіе въ здѣшней столицѣ многихъ инструментальныхъ фабрикантовъ, по случаю открытой въ то же время выставки русскихъ мануфактурныхъ произведеній.

Но ни въ день торга, ни въ день переторжки никого желающихъ торговаться изустно не явилось. Какъ на первой переторжкѣ, обращенной въ торгъ, такъ и на второй получены были запечатанные пакеты: 1) съ объявленіемъ рѣшительныхъ цѣнъ отъ купца *Михайлова* и 2) съ донесеніемъ отъ чиновника особыхъ порученій, капитанъ-лейтенанта Бера.

Капитанъ-лейтенантъ Беръ донесъ, что получивъ предписаніе Департамента открыть крайнія цѣны, существовавшія тогда въ вольной продажѣ на инструменты, назначенные къ поставкѣ въ Морское вѣдомство, онъ обращался по этому предмету какъ къ здѣшнимъ купцамъ, занимающимся оптовою продажею инструментовъ русскаго и иностраннаго производства, такъ къ самимъ мастерамъ и къ тѣмъ фабрикантамъ, которыхъ инструменты находились на упомянутой мануфактурной выставкѣ; но изъ инструментовъ русскаго производства, только на немногіе могъ получить цѣны, причемъ предлагалъ лицамъ, къ коимъ обращался, принять на себя предстоящую поставку въ Морское вѣдомство предметовъ ихъ торговли или производства, и при этомъ убѣдился, что собственно здѣшніе инструментальные мастера не могутъ принять на себя непосредственно столь значительнаго подряда. На предложенія же его участвовать въ торгахъ на поставку инструментовъ купцы *Ми-*

хайловъ и *Растеряевъ* объявили что, вѣроятно, примутъ участіе въ торгахъ; *Чидсонъ*—что торгуетъ только на чистыя деньги, и купецъ *Громейеръ*, фабрикантъ *Завьяловъ* и мастеръ *Прейссъ*—что готовы принять на себя поставку только нѣкоторыхъ инструментовъ, безъ представленія залоговъ; фабрикантъ же *Кондратовъ*, что онъ и прежде поставлялъ въ Морское вѣдомство большое число инструментовъ, чрезъ посредство купца Михайлова, но не только безъ залоговъ, а получая еще отъ него значительные задатки, каковой способъ сбыта своихъ произведеній считаетъ для себя гораздо выгоднѣе казеннаго подряда.

Показаніе Кондратова подтверждалось и свѣдѣніями о поставленныхъ Михайловымъ инструментахъ, русскаго производства, изъ коихъ большая часть имѣла клеймо Кондратова.

Цѣны, объявленныя купцомъ Михайловымъ, оказались дешевле цѣнъ:

Прежняго контракта:

При сдачѣ въ Кронштадтѣ и на Ижорѣ . . . 1.476 р. 92 к.

А въ здѣшніе экипажескіе магазины, но съ доставкою въ означенныя мѣста на счетъ подрядчика, на . . . . 5.627 » 4 »

Открытыхъ Беромъ, на инструменты иностраннаго производства, на. . . . . 111 » 60 »

Сравненіе цѣнъ Михайлова съ справочными, издаваемыми Городскою Думою, оказалось невозможнымъ, такъ какъ справочныхъ цѣнъ на бо̀льшую часть инструментовъ не показывается.

Въ слѣдствіе всего вышеизложеннаго, цѣны Михайлова признаны были Кораблестроительнымъ Департаментомъ выгоднѣйшими. Посему, и какъ обстоятельства торговъ и прежней поставки показали, что хотя въ Россіи есть много инструментальныхъ мастеровъ и фабрикантовъ, которые могутъ изготовлять почти всѣ инструменты, требуемые Морскимъ вѣдомствомъ, но эти мастера и фабриканты не на столько развили свою промышленность, чтобы могли явиться непосредственными сдадчиками своихъ произведеній въ Морское вѣдомство, а въ числѣ инструментовъ, требуемыхъ нынѣ, есть много новыхъ, незаключавшихся въ прежнемъ контрактѣ съ Михайловымъ, то Департаментъ признавалъ полезнымъ, въ видахъ дальнѣйшаго упроченія выдѣлки въ Россіи инструментовъ, нужныхъ Морскому вѣдомству, возложить посредничество

въ этомъ между симъ вѣдомствомъ и производителями на того же купца Михайлова, съ которымъ и заключить контрактъ на поставку инструментовъ *въ теченіе четырехъ лѣтъ*, обязавъ его употребить съ своей стороны всѣ усилія къ развитію между нашими фабрикантами производства не только тѣхъ инструментовъ, *поставка коихъ русскаго издѣлія*, дѣлается для него обязательною, но и остальныхъ, изъ коихъ брусовки и напилки могутъ быть заказываемы, на первый разъ, у *Завьялова* и *Прейсса*.

Представленіе объ этомъ Департамента утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ, по журналу 20-го Сентября, ст. 22.204, а на заключеніе контракта съ купцомъ Михайловымъ на срокъ долѣе опредѣленнаго въ 1818 ст. X т. 1 части, г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ испрошено Высочайшее соизволеніе.

Контрактъ заключенъ 31-го Октября и въ ономъ, на счетъ сдачи инструментовъ непосредственно въ магазины здѣшняго порта, сказано, что если отъ этого встрѣчены будутъ Адмиралтейскими Ижорскими заводами или Кронштадтскимъ портомъ и тамошнимъ пароходнымъ заводомъ, какія либо *вполнѣ заслуживающія уваженія неудобства*, то Михайловъ обязанъ производить поставку инструментовъ непосредственно въ означенныя мѣста, по цѣнамъ, объявленнымъ имъ на торгахъ, за инструменты не только съ доставкою въ тѣ мѣста, но и съ обраковкою тамъ же, а не въ Петербургскомъ портѣ.

На 1862 г. инструментовъ требуется на 126.057 руб. 25 коп. сер.

8) ПРИВОДНЫЕ РЕМНИ КЪ МЕХАНИЗМАМЪ.

Въ отчетѣ за 1860 годъ, въ концѣ 96 страницы, заявлено предположеніе Департамента, о пріобрѣтеніи приводныхъ ремней исключительно съ Владимірскаго кожевеннаго завода Полковника *Зейдлица*, хотя бы цѣны его, были выше подрядныхъ цѣнъ въ томъ вниманіи, что ремни этого завода, своею прочностію, съ избыткомъ вознаградятъ нѣкоторую переплату за нихъ противу стоимости ремней другой выдѣлки.

Предположеніе это однакоже не осуществилось, собственно потому, что Полковникъ Зейдлицъ весьма *значительно* возвысилъ цѣну на свои ремни противу *послѣдне-поставочныхъ* цѣнъ,

такъ напр. за ремни по послѣдне-поставочнымъ цѣнамъ въ 11 к., онъ требовалъ 14, въ 28 к.—35 к., въ 60 к.—95 к. и т. д.

Въ слѣдствіе сего, на поставку ремней, для *Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ* и для портовъ: *С.-Петербургскаго*, *Астраханскаго*, *Сибирскихъ* и *Черноморскихъ*, были произведены въ Департаментѣ торги.

Приглашая извѣстныхъ кожевенныхъ заводчиковъ участвовать въ этихъ торгахъ, Департаментъ просилъ ихъ доставить и самые образцы ремней, которые они могутъ поставить, съ тѣмъ, что если эти образцы окажутся выше образцовъ, имѣющихся въ экипажескихъ магазинахъ С.-Петербургскаго порта, то они будутъ утверждены образцами, и по нимъ должна быть произведена сдача ремней, въ противномъ же случаѣ ремни должны соотвѣтствовать уже имѣющимся образцамъ.

Въ назначенный для торга день поступили запечатанныя объявленія только отъ Полковника Зейдлица и Поручика Бенардаки.

Полковникъ Зейдлицъ доставилъ образцы ремней съ *прямою стежкою*, а поручикъ Бенардаки съ *прямою* и *косою* стежками.

При этомъ г. Бенардаки сообщилъ, что шитье двойныхъ, тройныхъ и четверныхъ ремней сыромятомъ прямою стежкою, какъ по опыту дознано, подвержено во время дѣйствія разрыву, тогда какъ косая стежка и употребленіе для шитья широкаго сыромята, какъ видно на образцахъ, прочнѣе, что на этихъ образцахъ, кромѣ заводскаго клейма, находится еще клеймо машины, на которой растягиваются какъ *кожи*, до поступленія ихъ въ выдѣлку на ремни, такъ и *самые ремни*, послѣ ихъ отдѣлки.

Поставка ремней простиралась по цѣнамъ:

Полковника Зейдлица на	13.561	р.	39 к.
Поручика Бенардаки на	13.384	»	39 »
Дешевле перваго на	177	»	— »

Въ слѣдствіе сего, и принимая во вниманіе, что представленные г. Бенардаки образцы ремней съ *прямою стежкою*, по наружному виду, *совершенно одинаковы* съ образцами Полковника *Зейдлица*, и что за ремни съ *косою стежкою*, которые по его отзыву прочнѣе первыхъ, онъ просилъ ту же цѣну, что и за ремни съ простою стежкою, Департаментъ ходатайствовалъ о

предоставленіи настоящаго подряда г. Бенардаки, съ тѣмъ чтобы надъ ремнями, съ прямою и косою стежками, были произведены сравнительные опыты.

Ремни, съ *прямою стежкою*, предложено было г. Бенардаки поставить по прежнимъ образцамъ.

Первоначально доставленные имъ ремни, на Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы, оказались при употребленіи не удовлетворительными. Посему предположено было г. Бенардаки послать на Ижорскіе заводы мастера, который, удостовѣрившись на мѣстѣ въ замѣчаемыхъ въ ремняхъ недостаткахъ, устранилъ бы ихъ; иначе же его ремни не будутъ удостоиваемы къ пріему.

Впослѣдствіи, Полковникъ Швабе увѣдомилъ, что доставленные г. Бенардаки приводные ремни оказываются хорошими, что подтвердилъ и Предсѣдатель пріемной Коммисіи С.-Петербургскаго порта; что сшитые *косою стежкою* менѣе вытягиваются и потому должно полагать, что сего рода шитье будетъ прочнѣе, чѣмъ съ *прямою стежкою*, которая мелка, а ремешекъ употребленный на сшивку тонокъ.

По этому, представленные г. Бенардаки къ торгамъ ремни: 1) въ одну кожу, шириною въ 3 и 4 дюйма, съ *прямою стежкою* и съ широкимъ сыромятомъ; 2) въ *одну* же кожу, шириною въ 1 дюймъ, сшитый дратвою, и 3) въ *двѣ, три* и *четыре* кожи съ *косою стежкою* и съ широкимъ сыромятомъ,—*утверждены образцами*, вмѣсто прежнихъ образцовъ съ прямою только стежкою.

9) ОСВѢТИТЕЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ.

Въ 1861 году снабженіе судовъ освѣтительными приборами, по утвержденнымъ въ 1860 году образцамъ, производилось чрезъ посредство Фабриканта *Кумберга*, на основаніи контракта, заключеннаго съ нимъ на три года.

Уваженія, по коимъ этотъ контрактъ заключенъ на три года, а не на меньшій срокъ, а также *свѣдѣнія* о положеніи, изданномъ въ 1860 году, относительно числа освѣтительныхъ приборовъ и количества освѣтительныхъ матеріаловъ, необходимыхъ въ настоящее время для каждаго ранга судовъ, изложены въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 годъ, на стр. 93 и 95.

На нѣкоторые, изъ введенныхъ при этомъ въ употребленіе лампъ и фонарей, получены были замѣчанія отъ Командира

фрегата «Ослабя» Капитана 1-го ранга *Назимова*, Начальника нашей эскадры въ Средиземномъ морѣ, Свиты Его Императорскаго Величества Контръ-Адмирала *Шестакова* и бывшаго Командира фрегата «Аскольдъ», Свиты Его Императорскаго Величества Контръ-Адмирала *Унковскаго*.

Всѣ эти замѣчанія были передаваемы на обсужденіе Контръ-Адмирала Беренса, какъ бывшаго Предсѣдателя Коммисіи, которою составлено упомянутое положеніе.

Замѣчанія главнѣйшимъ образомъ состояли въ слѣдующемъ:

Капитана 1-го ранга Назимова.

1) Лампы снабжены цилиндрическими ширмами, которыя, при надобности замѣнить новыми, не вездѣ можно получить; при томъ лампы сжигаютъ слишкомъ большое количество масла. Такъ три лампы сожгли въ одну ночь 10 фунтовъ деревяннаго масла; и

2) Фонари же слишкомъ громозки, какъ, напримѣръ: *ручной фонарь*, для зажиганія котораго необходимо не менѣе трехъ человѣкъ, а между тѣмъ въ немъ часто бьются стекла.

Контръ-Адмирала Шестакова.

На вопросъ Департамента: въ какой степени фонари и лампы Кумберга оказываются удовлетворительными, — Адмиралъ сообщилъ, что въ продолженіи 8 мѣсячнаго плаванія, въ фонаряхъ и лампахъ недостатковъ не замѣчено; но въ заграничныхъ плаваніяхъ, они представляютъ то неудобство, что форма стеколъ, коими они снабжены, не есть наиболѣе употребительная, а потому, по затруднительности найти ихъ въ продажѣ, необходимо заказывать на заводахъ, что сопряжено съ большими хлопотами.

Кромѣ того, замѣчая, что двухъ годичный запасъ цилиндрическихъ стеколъ, въ числѣ 60 штукъ, для *боевыхъ*, *фалрепныхъ* и *ручныхъ* фонарей, скоро будетъ израсходованъ, вслѣдствіе того, что стекла часто лопаются, и бьются, отъ недостаточной защиты, Контръ-Адмиралъ Шестаковъ просилъ выслать новый запасъ стеколъ и нѣкоторое число стеклянныхъ круглыхъ абажуровъ, которыхъ ни купить, ни заказать тамъ нельзя.

Контръ-Адмирала Унковскаго.

Департаментъ просилъ Адмирала сообщить его заключеніе о *крюйтъ-камерномъ фонарѣ*, употреблявшемся на фрегатѣ «Аскольдъ», такъ какъ этотъ фонарь, съ незначительными лишь измѣненіями, утвержденъ, новымъ положеніемъ, образцомъ для крюйтъ-камерныхъ фонарей.

По отзыву Контръ-Адмирала Унковскаго, этотъ фонарь имѣетъ слѣдующій важный недостатокъ:

По малому объему фонаря, верхняя его часть раскаливалась до такой степени, что, даже при небольшомъ огнѣ, собственно отъ разгоряченнаго воздуха, въ фонарѣ стекла лопались и вываливались; при этомъ сильно нагрѣвались и оконныя, зеркальныя въ $1/_8$ дюйма стекла, изъ коихъ нѣкоторыя давали легкія трещины, что было крайне опасно, и только одно неусыпное вниманіе предупреждало возможность соприкосновенія огня, съ воздухомъ крюйтъ-камеры.

Кромѣ того фонари давали мало свѣта.

Для устраненія этихъ недостатковъ, Адмиралъ предлагалъ дѣлать фонари съ трубами, для охлажденія въ нихъ жара, а зеркальныя стекла замѣнить иллюминаторными, какъ было прежде.

Замѣчанія Капитана 1-го ранга Назимова и Контръ-Адмирала Шестакова, были разсмотрѣны въ вышеупомянутой Коммисіи, подъ предсѣдательствомъ Контръ-Адмирала Беренса; а замѣчаніе Контръ-Адмирала Унковскаго,—въ Кронштадтскомъ Общемъ Собраніи, вмѣстѣ съ замѣчаніями командира корабля «Цесаревичъ» о недостаткахъ коробки, со стекломъ, имѣющейся въ стѣнахъ крюйтъ-камеръ. Въ Собраніе былъ приглашенъ и фабрикантъ Кумбергъ.

Результатомъ обсужденія сказанныхъ замѣчаній было:

1) Замѣчанія Капитана 1-го ранга Назимова, признаны не заслуживающими уваженія, по причинамъ о коихъ онъ поставленъ въ извѣстность.

2) На суда, отправляющіяся въ заграничное плаваніе, запасъ цилиндрическихъ стеколъ, которыя стоютъ недорого, увеличенъ противу положенія втрое, съ тѣмъ, чтобы въ число 30 цилиндрическихъ стеколъ было отпускаемо 10 шестигранныхъ стеколъ, въ особо-приспособленной на сей предметъ рамкѣ.

3) Всѣ запасные освѣтительные матеріалы и, въ особенности, цилиндрическія стекла, положено отпускать на суда въ особо-устроенныхъ для сего ящикахъ, одобренныхъ также Коммисіею, учрежденною для изысканія средствъ къ улучшенію судоваго хозяйства правильнымъ размѣщеніемъ запасовъ.

Въ 1861 году испытывался при С. Петербургскомъ портѣ и Кораблестроительномъ Департаментѣ фонарь, пріобрѣтенный Контръ-Адмираломъ Лисянскимъ, въ бытность его за границею.

По обилію и даже ослѣпительности свѣта, который даетъ этотъ фонарь, его признано полезнымъ употреблять на Невской брантвахтѣ, какъ портовой огонь.

10) ПРОВОЛОЧНЫЙ ТАКЕЛАЖЪ.

До сихъ поръ проволочный такелажъ выписывается нами изъ Англіи.

Въ 1860 году Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ приказалъ сообразить: нельзя ли изготовлять этотъ такелажъ въ Россіи.

Хотя бывшій Такелажмейстеръ Кронштадтскаго порта, *Маіоръ Пушкарскій*, находилъ возможнымъ выдѣлывать проволочный такелажъ, изъ готовой проволоки, на Кронштадтскомъ канатномъ заводѣ, но это предположеніе, за смертію Пушкарскаго и по неимѣнію другаго русскаго опытнаго канатнаго мастера, осталось безъ исполненія *).

На вызовъ же частныхъ лицъ, желающихъ принять на себя выдѣлку проволочнаго такелажа, отозвались заводы: *С. Петербургскій металлическій* и *Владимірскій*, помѣщика фонъ-Бенкендорфа.

Заводъ Бенкендорфа представлялъ образцы проволочнаго такелажа своей выдѣлки еще въ 1856 г.; но, не принявъ тогда поставку *одной проволоки*, упразднилъ свои мастерскія по этому производству.

Проволочные тросы завода Бенкендорфа, при испытаніи

---

*) Для замѣщенія Пушкарскаго избранъ Прапорщикъ Фоминъ, изучающій въ настоящее время канатное производство въ Англіи (отчетъ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г. стр 188).

ихъ, выдержали напряженіе болѣе того, какое имъ было назначено, на 2 и на $2\frac{1}{4}$ тона; сравнительно же съ настоящими требованіями по этому предмету Англійскихъ Адмиралтействъ, на 7 и на 8.

Послѣдне-объявленная Бенкендорфомъ цѣна за выдѣлку такелажа, съ доставкою въ Ригу и Николаевъ, а именно по 6 руб. сер. за пудъ, оказалась ниже цѣнъ:

С. Петербургскаго металлическаго завода на	2 р. 44 к. съ пуд.
Заводовъ Франціи	— » 55 » »
По которой стоила бы выдѣлка такелажа на Кронштадтскомъ канатномъ заводѣ	2 » 91 » »

Дороже же цѣны, по которой Морскому вѣдомству обходился такелажъ, пріобрѣтаемый въ Англіи, только на 20 к. с.

Также условія Бенкендорфа были выгоднѣе условій С.-Петербургскаго металлическаго завода, и, по окончательномъ соглашеніи съ Бенкендорфомъ на этотъ счетъ, заключались въ слѣдующемъ:

Онъ обязывался выдѣлывать на своемъ заводѣ проволочный цинкованный такелажъ, въ продолженіи четырехъ лѣтъ, въ количествѣ до 6.600 пуд., болѣе или менѣе, съ поставкою его, на свой счетъ и на своемъ страхѣ, въ *Ригу* и *Николаевъ*. Такелажъ для двухъ корветовъ и двухъ клиперовъ, въ количествѣ до 1.200 пудовъ, доставить въ Ригу къ 15-му Мая 1862 г., а для трехъ фрегатовъ и двухъ клиперовъ, въ числѣ 1.500 пуд., къ 20 Іюня того же 1862 г. Пріемка такелажа въ казну, по надлежащемъ его испытаніи, должна производиться на самомъ заводѣ, чрезъ довѣренное отъ Морскаго вѣдомства лицо, и за тѣмъ такелажъ долженъ былъ отправляемъ упакованнымъ и запломбированнымъ, на счетъ и страхъ заводчика, въ одинъ изъ вышеупомянутыхъ портовъ, гдѣ уже поступаетъ въ склады или магазины Морскаго вѣдомства числомъ мѣстъ.

Техническія данныя по этому подряду сообщены были Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ.

Разсмотрѣвъ ихъ, Бенкендорфъ нашелъ, что ими не точно опредѣлена пробная сила такелажа, а потому просилъ о назначеніи болѣе опредѣлительной силы для каждаго № троса.

Имѣя въ виду, что при назначеніи величины напряженія, которое долженъ выдерживать проволочный такелажъ, при его

испытаніи, Кораблестроительный Техническій Комитетъ принялъ правила, коими рукодствовались въ этомъ отношеніи при первоначальномъ употребленіи проволочнаго такелажа, тогда какъ теперь выработаны другія по этому предмету данныя, коими руководствуются англійскія адмиралтейства, и какъ эти послѣднія данныя представляютъ то преимущество предъ первыми, что требуютъ отъ проволочнаго такелажа, *при его испытаніи*, меньшаго напряженія, то Кораблестроительный Департаментъ, съ своей стороны, полагалъ: при пріемѣ отъ Бенкендорфа проволочнаго такелажа подвергать его пробѣ посредствомъ гидравлическаго пресса, требуя, чтобы такелажъ выдерживалъ соотвѣтствующее его толщинѣ напряженіе, опредѣленное въ помѣщаемой вслѣдъ за симъ таблицѣ, которою руководствуются въ Англіи; нѣкоторые же тросы подвергать разрыву, дабы знать на сколько ихъ напряженіе выше требуемаго.

ТАБЛИЦА,

означающая вѣсъ проволочнаго такелажа и напряженіе, которое онъ долженъ выдерживать при пробѣ.

Толщина.	Вѣсъ 6-ти футовой сажени троса.	Напряженіе, которое долженъ выдержать проволочный тросъ при пробѣ, и которое составляетъ отъ $\frac{3}{4}$ напряженія, при которомъ онъ рвется.
$1\frac{1}{2}$ дюйма	$2\frac{1}{2}$ англ. фунта	1 тонъ 14 центнеровъ
2 —	$3\frac{1}{2}$ — —	3 — » —
$2\frac{1}{2}$ —	$5\frac{3}{4}$ — —	4 — 10 —
3 —	$8\frac{1}{2}$ — —	7 — 2 —
$3\frac{1}{2}$ —	$10\frac{3}{4}$ — —	9 — 7 —
4 —	$13\frac{1}{4}$ — —	11 — 16 —
$4\frac{1}{2}$ —	$17\frac{3}{4}$ — —	15 — 15 —
5 —	$21\frac{1}{2}$ — —	18 — 11 —
$5\frac{1}{2}$ —	$26\frac{1}{2}$ — —	22 — 10 —
6 —	$31\frac{1}{2}$ — —	27 — 3 —
$6\frac{1}{2}$ —	$36\frac{3}{4}$ — —	32 — 1 —
7 —	$42\frac{1}{2}$ — —	36 — 5 —
$7\frac{1}{2}$ —	$46\frac{3}{4}$ — —	41 — 5 —
8 —	$51\frac{3}{4}$ — —	44 — 5 —

Примѣчаніе: 1) Толщина тросовъ измѣряется по окружности; 2) 36 англійскихъ фунтовъ равняется 1 пуду.

На этихъ основаніяхъ, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (жур. 15-го Марта 1861 г. ст. 22.013), заключенъ съ Бенкендорфомъ контрактъ, съ выдачею ему въ ссуду 20.000 руб. сер., т. е. половины всей подрядной суммы, по испрошеніи на сіе установленнымъ порядкомъ Высочайшаго разрѣшенія.

Въ то же время Высочайше разрѣшено было, командировать въ Англію на десять мѣсяцевъ Корпуса Инженеръ-Механиковъ Прапорщика *Окунева*, съ тѣмъ, чтобы онъ, изучивъ способы, употребляемые въ Англіи, какъ при выдѣлкѣ, такъ и при испытаніи проволочнаго такелажа, могъ быть употребленъ для наблюденія за выдѣлкою таковаго такелажа на заводѣ Бенкендорфа и для пріема сего такелажа въ казну.

Въ какой мѣрѣ Бенкендорфъ исполнилъ принятое имъ на себя обязательство, сказано ниже, въ помѣщаемой вслѣдъ за симъ статьѣ о *цѣпныхъ канатахъ*.

11) ЦѢПНЫЕ КАНАТЫ.

Для укомплектованія судовъ Черноморской флотиліи обращались якорныя цѣпи прежняго заготовленія; но какъ онѣ большею частію были затоплены, вмѣстѣ съ судами Черноморскаго флота и подверглись значительнымъ поврежденіямъ, исправленіе которыхъ, обременяя до крайности адмиралтейскую кузницу, обходится весьма дорого, а самыя цѣпи зараженныя сильною ржавчиною, не имѣютъ должной прочности.

Кромѣ того нѣкоторыя суда флотиліи остаются еще не вполнѣ снабженными по штатному положенію; другія же имѣютъ цѣпи не надлежащихъ размѣреній.

Представляя объ этомъ, г. Главный Командиръ Николаевскаго порта ходатайствовалъ о разрѣшеніи выписать изъ Англіи до 4.500 саж. желѣзныхъ цѣпей различныхъ размѣреній, какъ для снабженія ими судовъ, такъ и для другихъ надобностей.

Выписка таковыхъ цѣпей изъ Англіи, съ доставкою ихъ въ Одессу, обошлась бы до 25 т., а изготовленіе ихъ на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ, съ доставкою въ Николаевъ, до 69 т. руб. сер.

Но Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы, не смотря на значи-

тельность своихъ средствъ, могутъ выдѣлывать цѣпныхъ канатовъ не болѣе 900 саж. въ годъ.

Слѣдовательно, требуемое для Черноморскаго вѣдомства количество цѣпей Ижорскіе заводы могли бы приготовить только въ теченіе пяти лѣтъ, если бы не были уже обязаны изготовить цѣпные канаты, для семи судовъ Балтійскаго флота въ количествѣ 3850 саж.

Отсюда представлялось очевидно необходимымъ изготовленіе цѣпей для Черноморскаго вѣдомства предоставить частнымъ заводамъ, и г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ приказалъ заказъ этихъ цѣпей произвести въ Россіи, а не за границею.

Исполненіе этого заказа изъявилъ желаніе принять на себя тотъ же Владимірскій заводъ помѣщика фонъ Бенкендорфа, на слѣдующихъ, по окончательномъ съ нимъ соглашеніи, условіяхъ: изготовить, согласно съ правилами о выковкѣ цѣпныхъ канатовъ, изданными въ 1849 г. въ Николаевѣ, при Черноморскомъ Гидрографическомъ Депо, и доставить въ Николаевъ водою, 45 цѣпныхъ канатовъ, длиною по 100 саж. каждый, со всѣми слѣдующими къ каждой цѣпи принадлежностями, по слѣдующимъ цѣнамъ съ пуда: за канаты толщиною въ $1^3/_4$ дюйм. — 4 р. $12^1/_2$ к.; $1^1/_2$ дюйм. — 4 р. 50 к., $1^3/_8$ и $1^5/_{16}$ дюйм. — 4 р. $87^1/_2$ к.; въ $1^1/_4$ и $1^1/_8$ дюйм. — 5 р. 25 к.; въ 1 д. — 5 р. $68^1/_2$ к.; въ $^3/_4$ и $^5/_8$ дюйм. — 6 руб. и въ $^1/_2$ дюйм. — 6 руб. $37^1/_2$ коп. Желѣзо для приготовленія цѣпей употреблять самое лучшее, перваго, сорта, трехъ-сварочное, пудлинговое. По изготовленіи, цѣпные канаты должны быть испробованы на самомъ заводѣ въ присутствіи довѣреннаго отъ Морскаго вѣдомства лица, посредствомъ растяженія на машинѣ, устроенной на началахъ гидравлическаго пресса. Половинное количество цѣпныхъ канатовъ, т. е. 2250 саж., изготовить къ 1-му Сентября и доставить въ Николаевъ не позже 15-го Октября 1861 г., а остальную половину изготовить къ 1-му Апрѣля и доставить въ Николаевъ не позже 15-го Мая 1862 года.

Усмотрѣвъ изъ представленія Кораблестроительнаго Департамента, что, хотя выписка изъ Англіи желѣзныхъ цѣпей, въ количествѣ 4.500 саж., стоила бы казнѣ только до 25 т. р., тогда какъ изготовленіе ихъ на заводѣ фонъ Бенкендорфа обойдется до 53 т. руб., но, принявъ во вниманіе: а) что постоянные за-

казы за границею различныхъ предметовъ для удовлетворенія потребностей нашего флота, никогда не приведутъ отечественной промышленности по этимъ предметамъ на ту степень развитія, при которой возможно будетъ освободиться отъ столь невыгодной во всѣхъ отношеніяхъ зависимости отъ иностранной промышленности, и б) что кромѣ сего неудобства, значительные заказы, дѣлаемые заграничнымъ заводамъ, влекутъ за собою слишкомъ ощутительный для нашего денежнаго рынка переводъ звонкой монеты, въ большомъ количествѣ, въ иностранныя государства, Адмиралтействъ-Совѣтъ заключилъ, что, въ настоящемъ случаѣ, представляется болѣе выгоднымъ произвести заказъ цѣпей на отечественныхъ заводахъ, не смотря на то, что цѣна Бенкендорфа на цѣпи значительно выше иностранныхъ, а потому Совѣтъ, утвердивъ представленіе, Департамента, предоставилъ ему заключить съ Бенкендорфомъ контрактъ съ тѣмъ, чтобы заказываемыя цѣпи были сдѣланы непремѣнно изъ желѣза перваго сорта.

На основаніи сего разрѣшенія и вышеизложенныхъ условій, Департаментъ заключилъ съ Бенкендорфомъ контрактъ по этому предмету 8-го Мая 1861 года.

Независимо отъ этого контракта, 1 Ноября 1861 г. заключенъ съ Бенкендорфомъ, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (жур. 25 Октября 1861 г. ст. 22.255) другой, на изготовленіе 8 цѣпныхъ канатовъ въ $1\frac{1}{2}$ дюйм., по 150 саж. каждый, и по 4 р. 50 к. за пудъ, для клиперовъ *«Алмазъ»* и *«Жемчугъ»*, съ доставкою въ Кронштадтъ, не позже 1-го Августа 1862 года.

Заказъ этотъ признанъ необходимымъ въ томъ вниманіи, что, хотя на изготовленіе канатовъ для клиперовъ «Алмазъ» и «Жемчугъ» и данъ нарядъ Уральскимъ казеннымъ заводамъ, но караваны съ металлами, доставляемыми съ означенныхъ заводовъ, приходятъ сюда иногда не ранѣе Октября мѣсяца, а клипера должны быть непремѣнно готовы къ выходу въ море въ Августѣ мѣсяцѣ.

Изготовляемыя же для этихъ судовъ цѣпи на казенныхъ заводахъ пойдутъ для другихъ двухъ строющихся здѣсь клиперовъ.

Какъ пріемъ цѣпныхъ канатовъ съ завода Бенкендорфа долженъ производиться, какъ и проволочный такелажъ, на са-

момъ заводѣ, чрезъ довѣренное отъ Морскаго вѣдомства лицо, то, въ этихъ видахъ, въ инструкціи, данной Прапорщику Окуневу, ему вмѣнено въ обязанность ознакомиться также со способами, употребляемыми въ Англіи, какъ для приготовленія желѣза, назначаемаго для канатныхъ цѣпей, такъ и съ самою выдѣлкою таковыхъ цѣпей.

Въ Августѣ мѣсяцѣ, Бенкендорфъ представилъ свидѣтельство, что, по случаю мелководія рѣкъ, суда, съ грузомъ изготовленныхъ имъ цѣпей, въ 1861 году не могутъ быть отправлены съ завода, такъ какъ эти суда не пройдутъ не только Днѣпровскіе пороги, но и не минуютъ мелей р. Сожи.

Имѣя же въ виду, что выдѣлка проволочнаго такелажа и цѣпныхъ канатовъ есть новое дѣло для нашихъ частныхъ заводовъ, и желая въ тоже время удостовѣриться, какъ идутъ работы по изготовленію того и другаго на заводѣ Бенкендорфа, Кораблестроительный Департаментъ командировалъ на заводъ Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Подпоручика *Боярскаго.*

Вскорѣ послѣ сего распоряженія Бенкендорфъ увѣдомилъ Департаментъ, что выдѣлка цѣпныхъ канатовъ идетъ успѣшно и будетъ окончена къ срокамъ; но изготовленіе проволочнаго такелажа, на оборотъ, очень медленно, потому что всѣ машины для этой работы потребовалось устроить вновь.

По этому Бенкендорфъ, опасаясь что неготовность такелажа къ сроку замедлитъ вооруженіе судовъ, для которыхъ такелажъ заказанъ, просилъ выписать этотъ такелажъ изъ Англіи, на его счетъ.

Подпоручикъ Боярскій донесъ:

Относительно такелажа.

Заводъ, закупивъ проволоки, на первый разъ, до 500 пуд., приступилъ ея къ луженію чрезъ огонь. Въ этой работѣ, только послѣ многихъ трудовъ и опытовъ, дошли наконецъ, до того, что цинкъ ложился по проволокѣ довольно гладко и равнымъ слоемъ. Такимъ образомъ изготовлено луженой проволоки до 450 пуд., но, какъ настоящій способъ луженія проволоки оказался весьма невыгоднымъ, то заводъ испытывалъ покрывать проволоку цинкомъ галванопластическимъ способомъ. Этотъ

способъ оказался выгоднѣе перваго, но и тутъ заводъ встрѣтилъ препятствіе къ продолженію работы, не имѣя для галванизированія необходимыхъ устройствъ и достаточнаго количества матеріаловъ, а равно и проволоки тѣхъ номеровъ, которые необходимы для изготовленія такелажа, на который данъ нарядъ. По сему заводъ отправилъ производителя работъ въ Москву, для закупки всего нужнаго для цинкованія проволоки и для ознакомленія съ практическими пріемами этой работы. Въ то же время самимъ Бенкендорфомъ нанятъ былъ въ Москвѣ мастеръ, который принялъ на себя устройство на заводѣ галванопластической-цинковальной мастерской и обученіе мастеровыхъ этому дѣлу, съ обѣщаніемъ устранить, по возможности, всѣ недостатки луженія чрезъ огонь. Мастеръ этотъ прибылъ на заводъ и приступилъ къ устройству означенной мастерской. Машинки, для крученія такелажа установлены; но крученія проволоки еще не производилось по не имѣнію, какъ сказано выше, проволоки, соотвѣтствующей наряду.

Относительно цѣпныхъ канатовъ.

Цѣпные канаты, въ первое время, изготовлялись на 25 горнахъ, а потомъ число ихъ увеличено 5. До полученія желѣза изъ Москвы, канаты изготовлялись изъ желѣза, выдѣлываемаго на самомъ заводѣ. Числа сажень изготовленныхъ цѣпей нельзя было опредѣлить съ точностію, потому что цѣпи сложены въ груды, но, соображая число пудовъ, заключающихся въ изготовленныхъ цѣпяхъ, выбранное изъ заводскихъ книгъ, надобно полагать, что въ этихъ цѣпяхъ не болѣе 2.100 саж., т. е. 400 саж. менѣе противу того количества, которое должно было быть изготовлено къ Августу мѣсяцу.

Усматривая изъ этого донесенія, что заводъ Бенкендорфа не въ состояніи выполнить нарядъ по изготовленію проволочнаго такелажа, къ назначенному въ контрактѣ сроку, Департаментъ заказалъ таковой такелажъ въ Англіи и получилъ увѣдомленіе, что такелажъ будетъ готовъ и доставленъ въ Кронштадтъ съ открытіемъ навигаціи.

Привезенные Боярскимъ образцы желѣза, изъ котораго заводъ Бенкендорфа выдѣлываетъ цѣпи, а также и часть таковой цѣпи, были препровождены для испытанія на Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы.

Первоначально цѣпь была испытана одна, а потомъ, къ ней присоединено было 4-е звена той же толщины цѣпи, выдѣланной на Ижорскихъ заводахъ.

Результаты испытанія были слѣдующіе:

При напряженіи въ 16 тоннъ, *одно* звено лопнуло на сваркѣ, тогда какъ цѣпь, по своей толщинѣ, должна была выдержать 17 тоннъ. Въ соединеніи съ цѣпью Ижорскихъ заводовъ, *второе* звено лопнуло при 19, *третье* при 24, четвертое при $24\frac{3}{4}$ тоннъ; каждое же изъ нихъ лопалось сперва на сваркѣ, а потомъ и въ цѣльныхъ мѣстахъ пополамъ, и, наконецъ, послѣднее пятое звено дало трещину въ сваркѣ при $24\frac{3}{4}$ тонна; звенья же цѣпи Ижорскихъ заводовъ остались безъ всякаго поврежденія.

Для окончательнаго сравненія крѣпости обѣихъ цѣпей, звено цѣпи Ижорскихъ заводовъ подвергнуто было пробѣ до разрыва, при чемъ оно сперва вытянулось, а потомъ разорвалось при 30 тоннъ.

Хотя прочія звенья цѣпи завода Бенкендорфа, кромѣ перваго, выдерживали напряженіе больше опредѣленнаго, но какъ онѣ лопались всѣ на сваркѣ, то выдѣлка ихъ не можетъ быть признана удовлетворительною, и на этотъ недостатокъ прочности въ работѣ должно быть обращаемо особенное вниманіе.

По чистотѣ отдѣлки, цѣпь съ завода Бенкендорфа далеко уступаетъ въ этомъ отношеніи цѣпямъ Ижорскихъ заводовъ.

По осмотрѣ же образцовъ желѣза, оказалось что желѣзо, выдѣлываемое на заводѣ Бенкендорфа, лучше доставляемаго ему изъ Москвы; но его нельзя назвать цѣпнымъ. Московское же весьма посредственныхъ качествъ, и, какъ и первое, далеко не то, изъ котораго должны быть выдѣлываемы цѣпные канаты.

Эти результаты сообщены Бенкендорфу, при чемъ возвращены ему образцы желѣза и цѣпи, отправлены къ нему двѣ цѣпи выдѣлки Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ и нѣкоторое количество крупнаго желѣза, употребляемаго этими заводами, на выдѣлку цѣпей, и объявлено, что цѣпи такихъ неудовлетворительныхъ качествъ и выдѣлки, которыя оказались въ образцахъ цѣпи и желѣза, не будутъ приняты въ Морское вѣдомство.

12) МЕТАЛЛЫ.

А. Желѣзо.

1) **Доставленное съ казенныхъ заводовъ вѣдомства министерства финансовъ.**

По наряду на 1861 г., отъ Министерства Финансовъ требовалось желѣза, для портовъ: С. Петербургскаго, Кронштадтскаго, Архангельскаго и Астраханскаго, а также для Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ, въ слѣдующемъ количествѣ.

		Болѣе противу 1860 г. на
Желѣза разныхъ сортовъ	299.006 пуд.	1.166 пуд.
Желѣзныхъ листовъ	26.401 счет.	7.982 листа.
Якорей	231 —	121 штук.
Цѣпныхъ канатовъ и цѣпей. . . .	3.000 саж.	По наряду на 1860 г. не требовались.
Стали	1.987 пуд.	658 пуд.

Доставлено же въ 1861 году, какъ въ число наряда на этотъ годъ, такъ и въ счетъ прежнихъ, еще не *вполнѣ* исполненыхъ нарядовъ:

Къ *С. Петербургскому порту*, какъ для сего порта, такъ и для *Кронштадта* и на *Ижорскіе заводы*.

		Менѣе противу наряда на одинъ, 1861 г.
Желѣза разныхъ сортовъ	188.705 пуд. 32 ф.	Желѣза на . . . . 91.176 пуд. 6 ф.
Стали.	1.671 » 29 »	Желѣзныхъ листовъ 6.852 листа
Желѣзныхъ листовъ. . . .	19.187 листовъ.	Якорей . . . . 73 штуки.
Якорей и дрековъ.	128 штукъ.	Цѣпныхъ канатовъ 200 сажень
Къ Астраханскому порту.		Стали . . . . 255 пуд. 11 ф.
Желѣза разныхъ сортовъ.	19.124 пуд. 6 ф.	
Стали.	60 » »	
Желѣзныхъ листовъ. . . .	362 листа.	
Дрековъ.	30 штукъ.	
Цѣпей канатныхъ	2.800 сажень.	

Къ *Архангельскому* же порту вовсе не доставлено; караванъ зазимовалъ въ пути.

Отсюда видно, что требованія Морскаго вѣдомства на желѣзо, какъ и вообще на всѣ металлы, съ каждымъ годомъ возрастаютъ, а, между тѣмъ, казенные заводы вѣдомства Мини-

стерства Финансовъ не въ состоянiи удовлетворять таковымъ требованiямъ, по причинамъ, подробно объясненнымъ въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г., въ статьѣ *о желѣзѣ*, на страницахъ 104—109.

Собственно желѣза разныхъ сортовъ и желѣзныхъ листовъ считается за казенными горными заводами въ недоимкѣ, по 1860 г. включительно:

Желѣза до . . . . 208.510 пудовъ.
Листовъ до . . . . 14.989 штукъ.

Приблизительно, по среднимъ казеннымъ цѣнамъ, на сумму до 300 т. руб. сер.

Слѣдовательно казенные заводы, въ выполненiи нарядовъ Морскаго вѣдомства на желѣзо идутъ, такъ сказать, годомъ назадъ.

Между тѣмъ требованiя Морскаго вѣдомства на металлы строго соображаются съ дѣйствительною надобностiю въ оныхъ, и какъ по смѣтамъ Морскаго Министерства не ассигнуется суммъ на покупку этихъ металловъ, то неудовлетворенiе этихъ требованiй ставитъ Министерство въ крайне-затруднительное положенiе.

Въ слѣдствiе этого, для удовлетворенiя неотлагательныхъ надобностей въ желѣзѣ, Морское вѣдомство принуждено прiобрѣтать его изъ частныхъ рукъ, изыскивая необходимыя для того денежныя или другiя средства, какъ, напримѣръ, промѣнъ старыхъ металловъ на новые.

Такъ и въ 1861 году, по неимѣнiю въ наличiи желѣза, которое требовалось для изготовленiя судовъ Балтiйскаго флота къ плаванiю, оказывалось нужнымъ купить нѣкоторую часть этого желѣза, и, кромѣ того, представлялось необходимымъ приступить, согласно заявленiю, сдѣланному въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г., *къ составленiю запаса котельнаго желѣза* для паровыхъ котловъ военныхъ судовъ, такъ какъ надобность въ этомъ желѣзѣ, можно безъ преувеличенiя сказать, возрастаетъ съ каждымъ днемъ, и не далеко то время, когда, какъ изъяснено въ отношенiи Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала къ Министру Финансовъ (отъ 1 Октября 1860 г. № 2.219), недостатокъ въ котельномъ желѣзѣ, если къ устраненiю его не будутъ приняты, неотлогательно, дѣйствительныя мѣры, потребуетъ вдругъ

весьма значительнаго расхода и даже можетъ сдѣлаться непреодолимымъ препятствіемъ успѣху нашихъ морскихъ силъ.

Между тѣмъ казенные горные заводы, и при настоящемъ ограниченномъ требованіи котельнаго желѣза, не успѣваютъ исполнять наряды на оное, и сверхъ того, въ котельномъ желѣзѣ, выдѣлываемомъ на Камско-Воткинскомъ заводѣ, какъ упомянуто въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г., замѣчаются недостатки; а потому, для удовлетворенія текущихъ надобностей въ котельномъ желѣзѣ и для составленія запаса онаго, необходимо было прибѣгнуть къ пособію частной промышленности.

Но какъ въ Морскомъ вѣдомствѣ рѣшительно не имѣлось (и не имѣется) свободныхъ суммъ, которыя могли бы быть употреблены на этотъ предметъ, то г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ сдѣлано было сношеніе съ г. Министромъ Финансовъ, не признается ли возможнымъ:

1) По примѣру 1857 года, исключить изъ нарядовъ Морскаго вѣдомства все то количество желѣза (но не якорей и не стали), которое числится за казенными заводами въ недоимкѣ по нарядамъ съ 1857 до 1860 г. включительно, а сумму, ассигнованную заводамъ на изготовленіе этого желѣза, отпустить въ распоряженіе Морскаго Министерства, для покупки изъ частныхъ рукъ желѣза, въ коемъ встрѣчается надобность.

2) Для принятія со стороны Морскаго Министерства, мѣръ къ своевременному и въ надлежащемъ количествѣ снабженію на будущее время желѣзомъ, адмиралтействъ и заводовъ Морскаго вѣдомства, опредѣлить количество желѣза, которое горные заводы, впредь до усиленія ихъ производительности, могутъ приготовлять для Морскаго вѣдомства *своевременно* и *безъ недоимокъ*, съ тѣмъ, чтобы недостающее за тѣмъ желѣзо, противу дѣйствительной потребности въ ономъ, Морское вѣдомство могло пріобрѣтать съ воли, требуя нужныя для того суммы по своимъ финансовымъ смѣтамъ, какъ это дѣлается въ настоящее время въ отношеніи мѣди; и

3) До рѣшенія этого вопроса предоставить Морскому Министерству право, въ тѣхъ случаяхъ, когда встрѣчается крайняя надобность въ желѣзѣ, которое требуется по нарядамъ, но заводами еще не доставлено или не можетъ быть доставлено своевременно, пріобрѣтать это желѣзо съ воли, съ исключені-

емъ его изъ нарядовъ и съ отнесеніемъ расхода на покупку она-го, на счетъ Министерства Финансовъ.

Г. Министръ Финансовъ, предложивъ Главному Начальнику Уральскихъ заводовъ, исключить изъ нарядовъ Морскаго вѣдомства желѣзо, оставшееся не выполненнымъ съ 1857 до 1860 г., съ тѣмъ, чтобы слѣдующая за оное сумма была внесена въ мѣстное Уѣздное Казначейство, для перевода къ отпуску Морскому Министерству, не нашелъ возможнымъ согласится на предоставленіе Морскому вѣдомству право пріобрѣтать желѣзо съ воли, на счетъ Министерства Финансовъ, такъ какъ Горное вѣдомство не имѣетъ въ своемъ распоряженіи свободныхъ капиталовъ, кромѣ опредѣляемыхъ по смѣтамъ на выполненіе нарядовъ, которые, на будущее время, должны быть возлагаемы на заводы въ размѣрѣ настоящей производительности оныхъ; относительно же количества металловъ, которое заводы, при настоящихъ ихъ средствахъ, могутъ приготовлять для Морскаго вѣдомства своевременно и безъ недоимокъ, предполагалъ сообщить дополнительно.

Къ сему г. Министръ присовокупилъ, что несвоевременное выполненіе казенными заводами нарядовъ, ни какъ не должно относить къ недостаточной ихъ дѣятельности, ибо заводы постоянно выдѣлываютъ издѣлій въ значительно-большемъ, противъ штатнаго назначенія, количествѣ. Такъ вмѣсто положенныхъ по штату къ выдѣлкѣ желѣза сортоваго 167.961 пуд., листоваго и кубоваго 37.500 пуд., заводы приготовляютъ нынѣ, ежегодно, желѣза перваго сорта до 205.741 пуд. и втораго до 57.531 пуд., выковывая, независимо отъ сего, и то желѣзо, которое по штатамъ вовсе не положено, а именно: *крупно-сортовое*, *котельное*, *корабельное* и *угловое*, требованія, на которое въ послѣднее время дошли до размѣровъ, далеко превышающихъ средства заводовъ.

Какъ въ суммѣ, причитающейся за желѣзо, исключенное изъ упомянутыхъ нарядовъ, предстояла надобность для удовлетворенія неотлагательныхъ нуждъ въ желѣзѣ, а Министерство Финансовъ не нашло возможнымъ отпустить эту сумму тогда же, то, по сношенію съ этимъ Министерствомъ и *удостовѣреніи*, что возвратъ Морскому вѣдомству означенной суммы состоится ранѣе 27 Іюня 1862 г., т. е. времени заключенія смѣты Морскаго Министерства за 1861 годъ, деньги, необходи-

мыя для покупки желѣза, позаимствованы изъ суммъ, ассигнованныхъ Кораблестроительному Департаменту по финансовой смѣтѣ 1861 г., а самое желѣзо частью куплено, а остальное законтрактовано, и часть его уже поставлена, о чемъ имѣются свѣдѣнія ниже.

2) Желѣзо, получаемое отъ заводчика Путилова.

а) По контракту, заключенному съ нимъ въ 1858 году.

Желѣзо это поставляется въ Морское вѣдомство, въ обмѣнъ на старое желѣзо и чугунъ, на основаніяхъ, изложенныхъ въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1858 г.

Въ 1861 г. принято отъ Путилова новаго желѣза 15.590 п. 31 ф., на сумму 41.257 р. 26 к., а отпущено ему стараго чугуна и стараго желѣза, преимущественно въ баластѣ и староманерныхъ тяжеловѣсныхъ якоряхъ, 82.666 пуд., на 30.064 р. 80 коп.

Трехгодичный срокъ контракту, заключенному съ Путиловымъ по этой операціи, окончился 6-го Ноября 1861 г. Но Путиловъ не выполнилъ къ сроку всѣхъ полученныхъ имъ нарядовъ на поставку новаго желѣза, а потому и окончательный разсчетъ съ нимъ еще не сдѣланъ. Невыполненные наряды простираются, по суммѣ, до 54.348 р. с.; ссуда же, въ суммѣ 60.000 р. с., которая выдана была ему, при заключеніи контракта, возвращена имъ 30-го Ноября.

О скорѣйшемъ окончаніи настоящей операціи, Департаментъ далъ предложеніе г. Путилову.

б) Для котловъ механизма корвета «Варягъ».

Заводчикъ обязался, какъ сказано въ отчетѣ Департамента за 1860 г. (стр. 110), все требуемое на означенный предметъ желѣзо, на сумму до 26.401 р. 45 к., доставить въ Кронштадтъ по зимнему пути 1860—1861 г. но, не смотря на оказанное ему къ тому содѣйствіе со стороны Морскаго вѣдомства, выдачею впередъ 25.000 р., и на безпрестанныя понужденія отъ Департамента, означеннаго обязательства не исполнилъ, а самый подрядъ еще не былъ оконченъ къ 1-му Января 1862 года; за что заводчикъ подлежитъ штрафу, который и будетъ взысканъ съ него при окончательномъ разсчетѣ.

До 1-го Января 1862 г., по этому подряду, принято 853

листа котельнаго желѣза, на сумму 22.738 р. 95 к., а остается получить — 257 листовъ, на сумму до 3.662 р. 50 к.

в) Кромѣ двухъ вышеупомянутыхъ контрактовъ, 30 Ноября 1861 г., на основаніи положенія Адмиралтействъ-Совѣта, по журналу онаго 20-го Сентября 1861 г. № 2.827 и съ Высочайшаго разрѣшенія, послѣдовавшаго въ 20-й день Ноября того же года, заключенъ съ заводчикомъ Путиловымъ *третій* контрактъ, на поставку *котельнаго* и *другихъ сортовъ желѣза*, въ теченіе *четырехъ лѣтъ*, на сумму до 320.000 р. с., а ежегодно, примѣрно, до 80.000 р. с. и болѣе, если въ этомъ окажется надобность; при чемъ заводчику выдано въ ссуду 160.000 р. с. и какъ эта ссуда, такъ и исправное исполненіе подряда обезпечены законными и благонадежными залогами: ссуда — рубль за рубль, а исполненіе подряда — на $^1/_{10}$ часть годовой подрядной суммы.

При опредѣленіи размѣра годовой поставки желѣза, взято въ соображеніе, что въ послѣдніе три года, Морское вѣдомство вынуждено было ежегодно пріобрѣтать желѣза съ воли, на сумму не менѣе 84.000 р. с.

Бóльшую часть расходовъ по этому подряду предполагается покрыть изъ 300.000 р. с., ожидаемыхъ отъ Министерства Финансовъ за отмѣненные наряды.

Впрочемъ Морское вѣдомство можетъ, вмѣсто наличныхъ денегъ, платить старымъ желѣзомъ и чугуномъ, если заводчикъ будетъ просить объ этомъ, а самый обмѣнъ будетъ признанъ для казны выгоднымъ.

Поставка желѣза должна производиться, по нарядамъ Кораблестроительнаго Департамента, на счетъ и страхъ заводчика, въ порты: *С.-Петербургскій*, *Кронштадтскій*, *Ревельскій*, *Свеаборгскій* и *Рижскій*, преимущественно *во время навигаціи*, но, при экстренныхъ надобностяхъ, и *зимою;* въ этомъ случаѣ, по предварительному соглашенію съ заводчикомъ, на счетъ количества желѣза и платы за провозъ.

Въ кондиціяхъ подробно обусловлена браковка желѣза, съ правомъ испытывать доброкачественность онаго и другими, неуказанными въ контрактѣ, способами, по усмотрѣнію Морскаго вѣдомства.

Какъ въ настоящее время, входитъ въ употребленіе новаго вида желѣзо, такъ называемое *литое желѣзо* (мягкая сталь) и заводчикъ Путиловъ надѣется открыть выдѣлку сего желѣза

на своихъ заводахъ, то признано было полезнымъ включить въ контрактъ условіе, что если Морское вѣдомство найдетъ нужнымъ, по открытіи Путиловымъ производства литаго желѣза, заключить съ нимъ на поставку этого вида желѣза новый контрактъ, вмѣсто настоящаго, то за таковую отмѣну контракта, Путиловъ не будетъ требовать какого либо вознагражденія; цѣны же на литое желѣзо назначены будутъ тѣ, какія будутъ существовать тогда на это желѣзо въ частной промышленности.

Первоначально Путиловъ просилъ о выдачѣ ему, *въ видахъ поддержанія его заводовъ*, значительной ссуды деньгами, или о предоставленіи ему поставки желѣза въ Морское вѣдомство на сумму почти вдвое болѣе настоящей; но ни то, ни другое Адмиралтействъ-Совѣтъ и г. Управляющій Морскимъ министерствомъ непризнали возможнымъ. Вообще же поддержаніе заводовъ Путилова, а также предоставленіе ему настоящей операціи, Департаментъ съ своей стороны признавалъ полезнымъ на томъ основаніи, что Морскому вѣдомству необходимо имѣть вблизи Кронштадта и С.-Петербурга желѣзодѣлательный заводъ, который былъ бы въ состояніи выполнять наряды этого вѣдомства на всякаго рода желѣзо, а преимущественно на *котельное*, въ возможно непродолжительномъ времени, за цѣны заранѣе опредѣленныя и признаваемыя для казны выгодными.

Всѣмъ этимъ условіямъ удовлетворяютъ находящіеся въ Финляндіи, на рѣкѣ Гута-Коскѣ заводы Путилова: Гапакосскій—*чугуноплавильный* и Екатерининскій—*желѣзодѣлательный*.

Изъ донесенія Полковниковъ Швабе и Фелькнера, объ осмотрѣ ими заводовъ Путилова, съ цѣлью убѣдиться въ качествахъ руды и выгодности прочихъ условій заводовъ, о чемъ заявлено въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г., на стр. 113 и 114, видно, что руды, добываемыя заводами изъ озеръ, на кои взяты привиллегіи, совершенно сходны съ обработываемыми въ Олонецкомъ горномъ округѣ; что въ этихъ рудахъ, соразмѣрно настоящей производительности заводовъ, недостатка не будетъ, въ особенности въ первое время; что и топливомъ заводы могутъ быть обезпечены, если только будутъ располагать необходимыми для сего денежными средствами; что желѣзодѣлательный заводъ исключительно предназначенъ для выдѣлки желѣза *Пудлинговымъ способомъ;* что производительность заводовъ можно считать въ 144.000 пуд.

крупно-сортоваго и котельнаго желѣза, на сумму до 374.000 р., т. е. въ четыре раза болѣе годовой суммы подряда; что заводы отстоятъ отъ Такерандской пристани, на Сайминской водной системѣ, отъ 12 до 18 верстъ; что суда по озеру и каналу, до Выборга, могутъ ходить съ грузомъ, до 13.000 пуд.; въ случаѣ же блокады Финскаго залива непріятелемъ, доставка желѣза съ заводовъ Путилова можетъ быть производима въ С.-Петербургъ водою до Нейшлота, далѣе сухимъ путемъ, до Ладожскаго озера, а отсюда вновь на судахъ.

До сихъ поръ, поставляемое въ Морское вѣдомство котельное желѣзо съ заводовъ Путилова вполнѣ одобрялось, а назначаемое на топки—предпочиталось желѣзу другихъ заводчиковъ.

Что касается до выгодности цѣнъ, по которымъ Путиловъ обязался поставлять желѣзо, то цѣны эти за желѣзо угловое, шахматное и котельное, за исключеніемъ цѣнъ на котельное листовое вѣсомъ болѣе 10 пудовъ, одинаковы съ цѣнами на то же желѣзо, состоявшимися на послѣднихъ торгахъ, бывшихъ въ Кораблестроительномъ Департаментѣ въ Августѣ мѣсяцѣ 1861 г. (см. ниже пунктъ 2, Кудрявцевъ и Никифоровъ); на остальное же желѣзо онѣ ниже, за исключеніемъ цѣнъ на заклепочное желѣзо, въ общей сложности, на 10%, противу цѣнъ прежняго контракта Путилова, заключеннаго съ нимъ, какъ сказано выше, въ 1858 г., каковыя цѣны, въ свою очередь, были ниже какъ цѣнъ на желѣзо въ частной продажѣ, такъ и тѣхъ, по которымъ Департаменту встрѣчалась необходимость пріобрѣтать въ эти три года желѣзо отъ другихъ заводчиковъ.

На котельное желѣзо, вѣсомъ болѣе 10 пуд. въ листѣ, назначены двѣ цѣны: по 3 р. 20 к. и по 3 р. 82 к. за пудъ, съ тѣмъ различіемъ, что листы по первой цѣнѣ, хотя и будутъ удовлетворятъ условіямъ контракта, въ отношеніи своей доброкачественности, но будутъ приготовляемы по обще-принятому способу для выдѣлки таковыхъ листовъ здѣсь и въ Сибири; въ выдѣлкѣ же листовъ высшей стоимости, Путиловъ располагаетъ продолжать слѣдовать *особо-принятому на его заводахъ способу*, по которому, вслѣдствіе тщательной проковки и проварки, достигается надлежащая плотность и крѣпость желѣза, при разрывѣ. Способъ этотъ, по объясненію г. Путилова, состоитъ въ томъ, что болванка желѣза, прежде прокатки, подвергается тщательной проковкѣ паровымъ молотомъ, въ формѣ квадратныхъ

плитъ, съ употребленіемъ при этомъ газовой печи, системы *Сименса* и *Гальске*, какъ дающей наибольшій жаръ изъ всѣхъ извѣстныхъ системъ сварочныхъ печей.

3) **Желѣзо, купленное и законтрактованное у частныхъ промышленниковъ.**

а) Въ 1861 году, для удовлетворенія экстренныхъ надобностей въ желѣзѣ: *котельномъ*, *угловомъ* и *частью сортовомъ*, по неимѣнію въ наличіи онаго тѣхъ размѣровъ, какихъ требовалось, незначительная партія желѣза была куплена чрезъ чиновника особыхъ порученій Департамента, Капитанъ-Лейтенанта Бера, на сумму 3.756 р. 49 $^3/_4$ к.

б) Данъ нарядъ заводу Генералъ-Адъютанта Огарева на изготовленіе желѣза: *котельнаго*, *угловаго*, *полоснаго* и *шахматнаго*, въ количествѣ до 1.357 пудовъ, на сумму до 3.364 р.

Желѣзо это разрѣшено пріобрѣсти, для испытанія его на Кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ, для того, чтобы окончательно убѣдиться въ доброкачественности вообще желѣза завода г. Огарева и годности этого желѣза для вещей, выдѣлываемыхъ на означенномъ пароходномъ заводѣ.

Управляющій этимъ заводомъ, Капитанъ Соколовъ, осматривалъ, по приказанію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, образцы желѣза съ завода Огарева, находившіеся на мануфактурной выставкѣ и нашелъ, что желѣзо завода Огарева, съ виду, очень хорошо.

в) На поставку котельнаго желѣза, въ количествѣ около 4 $^1/_2$ тыс. пудовъ, требовавшагося для Сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго Океана, были произведены торги, съ одними запечатанными объявленіями. Низшая цѣна, по 2 р. 95 к. за пудъ, объявлена была С.-Петербургскимъ 1-й гильдіи купцомъ Никифоровымъ, съ которымъ и заключенъ былъ, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, по журналу 3-го Мая 1861, ст. 22.066, контрактъ, съ доставкою желѣза въ Кронштадтъ, для дальнѣйшаго отправленія, и съ тѣмъ, чтобы все поставленное Никифоровымъ желѣзо было *непремѣнно русское* и самаго лучшаго качества.

Подрядъ выполненъ въ срокъ и исправно.

Желѣза поставлено на 11.174 р. 96 $^3/_4$ коп.

г) Въ отчетѣ за 1860 г. (стр. 108) заявлено было предположеніе Департамента, на счетъ составленія *запаса котельнаго*

желѣза и сказано, что главный инженеръ-механикъ Балтійскаго флота находитъ возможнымъ сдѣлать соображеніе о томъ, какихъ размѣровъ котельное желѣзо для паровыхъ котловъ судовыхъ механизмовъ можетъ быть заготовлено въ запасъ, безъ опасенія, что, при надобности, оно останется безъ употребленія.

Въ слѣдствіе этого, г. Ламбертъ доставилъ помѣщаемую вслѣдъ за симъ таблицу размѣреніямъ листоваго и угловаго желѣза, которое, по его мнѣнію, можетъ быть пріобрѣтаемо въ запасъ, на вышеизъясненномъ основаніи.

ЛИСТОВОЕ КОТЕЛЬНОЕ ЖЕЛѢЗО.								
Длина листовъ.		Ширина листовъ.		Толщина листовъ.		Число листовъ для запаса въ 100 тонъ.	Число листовъ для запаса въ 200 тонъ.	Число листовъ для запаса въ 500 тонъ.
Фут.	Дюйм.	Фут.	Дюйм.	Фут.	Дюйм.			
8	—	4	—	—	$\frac{5}{8}$	8	16	40
6	—	3	6	—	$\frac{5}{8}$	16	32	80
8	—	3	3	—	$\frac{1}{2}$	32	64	160
6	—	2	9	—	$\frac{1}{2}$	32	64	160
8	—	3	3	—	$\frac{7}{16}$	40	80	200
6	—	2	7	—	$\frac{7}{16}$	32	64	160
8	—	3	3	—	$\frac{3}{8}$	80	160	400
6	6	3	1	—	$\frac{3}{8}$	64	128	320
6	—	2	9	—	$\frac{3}{8}$	56	112	280
6	—	2	7	—	$\frac{3}{8}$	40	80	200
6	—	2	5	—	$\frac{3}{8}$	30	60	150
6	—	2	6	—	$\frac{3}{8}$	70	140	350
7	6	3	—	—	$\frac{3}{16}$	56	112	280
6	—	2	6	—	$\frac{3}{16}$	56	112	280
7	—	3	—	—	$\frac{1}{8}$	80	160	400
6	—	2	6	—	$\frac{1}{8}$	100	200	500
УГЛОВОЕ ЖЕЛѢЗО.								
14	—	—	3	—	$\frac{5}{8}$	80	160	400
14	—	—	3	—	$\frac{7}{16}$	38	76	190
14	—	—	$2\frac{1}{2}$	—	$\frac{1}{2}$	40	80	200
14	—	—	2	—	$\frac{5}{16}$	40	80	200
14	—	—	$1\frac{1}{2}$	—	$\frac{1}{4}$	40	80	200

Какъ, кромѣ необходимости имѣть котельное желѣзо въ запасѣ, въ тоже время была *крайняя надобность въ котельномъ и угловомъ* желѣзѣ, а также въ *шахматномъ*, на работы по вооруженію судовъ, и какъ нарядъ на изготовленіе этого желѣза не могъ быть данъ заводамъ Путилова, по не окончанію ими еще и прежнихъ нарядовъ, то Департаментъ предположилъ испытать, не явятся ли желающіе поставить необходимое Морскому вѣдомству желѣзо изъ лицъ, торгующихъ этимъ металломъ.

Съ этою цѣлью Департаментъ испросилъ разрѣшеніе г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ сдѣлать вызовы желающихъ принять на себя поставку означенныхъ сортовъ желѣза, *русскихъ заводовъ*, въ количествѣ до 41.500 пудовъ, къ торгамъ: изустнымъ, съ совокупнымъ употребленіемъ запечатанныхъ объявленій, 3-го и 7-го Августа.

Лицъ, желающихъ торговаться изустно не явилось. Объявленіе было подано одно: отъ Почетнаго Гражданина *Кудрявцева*, въ товариществѣ съ С.-Петербургскимъ 1-й гильдіи купцомъ *Никифоровымъ*, и, кромѣ того, донесеніе Капитанъ-Лейтенанта Бера, который увѣдомлялъ, что С.-Петербургскіе заводчики не желаютъ принять на себя настоящаго подряда.

Въ тоже время, главная контора одного изъ владѣльцевъ Нижнетагильскихъ горныхъ заводовъ П. П. Демидова, обратилась въ Департаментъ съ предложеніемъ взять поставку желѣза на себя; но это предложеніе не могло быть принято, какъ заключавшее въ себѣ условія, не согласныя съ кондиціями и, сверхъ того, цѣны, назначенныя конторою на желѣзо, оказались выше цѣнъ, послѣдне-объявленныхъ Кудрявцевымъ и Никифоровымъ.

Имѣя же въ виду, что желѣзо, выдѣлываемое на Нижнетагильскихъ заводахъ, принадлежитъ къ лучшимъ сортамъ желѣза, имѣющагося въ продажѣ, Департаментъ сообщилъ управляющему конторою Демидова, г. *Крилю*, тѣ основанія, на коихъ заводы Демидова могутъ, на будущее время, принять участіе въ поставкѣ Морскому вѣдомству желѣза ихъ выдѣлки.

Цѣны, объявленныя на желѣзо Кудрявцевымъ и Никифоровымъ суть слѣдующія:

На котельн. лис. жел., вѣс. въ лис.	до	10 п.	2 р. 75 к.	за п.
» » » »	болѣе	» 10 »	3 » 15 »	»
На шахматное » » »	» —	»	3 » 30 »	за п.
» угловое » » »	» —	»	1 » 90 »	»

Изъ сравненія этихъ цѣнъ, съ цѣнами прочихъ заводчиковъ, оказывалось, что настоящая операція будетъ простираться:

ПО ЦѢНАМЪ		
Контракта, заключеннаго съ заводчикомъ Путиловымъ въ 1860 году.	Главной конторы Демидова.	Кудрявцева и Никифорова.
НА		
135.853	117.166	115.440
рублей серебромъ.		

Хотя въ торгахъ участвовали только Кудрявцевъ и Никифоровъ, въ одномъ лицѣ, но какъ цѣны ихъ оказались низшими противу цѣнъ другихъ заводчиковъ и для казны выгодными, то отъ назначенія новыхъ торговъ Департаментъ не ожидалъ имѣть болѣе успѣшныхъ результатовъ. На семъ основаніи, и принимая въ соображеніе, что производство новыхъ торговъ потребуетъ времени, чрезъ что упущена будетъ возможность доставить еще въ навигацію 1861 г. нѣкоторую часть желѣза въ Кронштадтскій портъ, крайне нуждавшійся въ котельномъ желѣзѣ, Департаментъ ходатайствовалъ объ оставленіи настоящаго подряда за Почетнымъ Гражданиномъ Кудрявцевымъ въ товариществѣ съ купцомъ Никифоровымъ, на что и послѣдовало согласіе Адмиралтействъ-Совѣта, по журналу 28-го Августа, ст. 22.176.

Контрактъ заключенъ 28-го Сентября 1861 года.

По этой операціи выдано денегъ: 86.481 р. 61 ¼ к., изъ коихъ 60.849 р. 61¼ к., уплачено за поставленное желѣзо, въ количествѣ 22.719 п. 19 ф., а остальные 25.632 р. остаются въ ссудѣ, согласно съ условіями контракта.

Подрядъ долженъ быть оконченъ къ 1-му Октября 1862 года.

Б. ЧУГУНЪ.

Въ 1861 году, по снабженію чугуномъ заводовъ и адмиралтействъ Морскаго вѣдомства, Кораблестроительному Департаменту предстояло:

Первое. Привести къ концу предпринятыя Департаментомъ мѣры, къ тому, чтобы Кронштадтскій пароходный заводъ имѣлъ въ своемъ распоряженіи необходимое для него *количество мягкаго чугуна*, такъ какъ чугунъ, доставленный въ 1860 году для этого завода съ Олонецкихъ и Сибирскихъ казенныхъ заводовъ, оказался годнымъ къ употребленію только въ соединеніи съ другимъ, особенно-мягкимъ чугуномъ, котораго Кронштадтскій портъ не имѣлъ. О томъ и о другомъ подробно объяснено въ отчетѣ Департамента за 1860 г., въ статьѣ о чугунѣ, стр. 114.

Второе. Изыскать средства къ употребленію на Кронштадтскомъ пароходномъ и на другихъ заводахъ, а также въ адмиралтействахъ Морскаго вѣдомства, *исключительно русскаго чугуна* и преимущественно того, который можетъ быть доставляемъ сему вѣдомству съ казенныхъ заводовъ, ибо Морскому Министерству не ассигнуется суммъ на покупку этого металла.

Третье. Слѣдить за своевременнымъ полученіемъ съ казенныхъ заводовъ чугуна, по наряду на 1861 годъ и изготовить нарядъ на 1862 годъ.

Распоряженія Департамента по этимъ тремъ предметамъ были слѣдующія:

По первому.

Выше сказано, что Морскому Министерству не ассигнуется суммъ на покупку чугуна; а потому и въ настоящемъ случаѣ единственнымъ средствомъ къ пріобрѣтенію изъ частныхъ рукъ мягкаго чугуна представлялся, по прежнему, обмѣнъ на этотъ чугунъ: *стараго баласта* и *трудно-плавкаго чугуна*, доставленнаго съ казенныхъ заводовъ.

Изъ свѣдѣній о наличіи стараго балласта и трудно-плавкаго чугуна въ портахъ С.-Петербургскомъ и Кронштадтскомъ, а также на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ, оказалось, что перваго имѣлось на лицо—570.750 пуд. 7 фун., а втораго на лицо—210.256 пуд. 26 фун.

Слѣдовательно обмѣнъ части этого количества чугуна, на болѣе необходимый, мягкій чугунъ, представлялся возможнымъ.

Посему, Департаментъ тогда же отнесся къ *тринадцати* лицамъ, которыя, по роду ихъ занятій, могли бы принять уча-

стіе въ настоящей операціи, приглашая прислать запечатанныя объявленія, о желаніи принять на себя поставку до 60 т. пуд.: *англійскаго, Громме или русскаго мягкаго чугуна*, по образцу, который изберетъ Кронштадтскій пароходный заводъ, въ обмѣнъ на старый баластъ или чугунъ съ казенныхъ заводовъ; но къ назначенному сроку получено было только одно объявленіе, отъ здѣшняго заводчика, г. Берда, а на другой день еще одно объявленіе отъ Царско-сельскаго купца Молво.

Бердъ предлагалъ доставить въ Кронштадтъ 60 т. пудовъ мягкаго чугуна Громме, въ обмѣнъ на 90 т. чугуннаго балласта, т. е. 1 пудъ чугуна Громме на $1\frac{1}{2}$ пуда балласту; а Молво, за тоже количество англійскаго чугуна, съ доставкою въ Кронштадтъ, полагая за пудъ 48 к., принималъ: 20.000 пуд. чугуна съ Ижорскихъ заводовъ, считая по 35 к. пудъ и 40.000 пуд. чугуна и балласта, по равнымъ частямъ, изъ запасовъ Кронштадтскаго и С.-Петербургскаго порта, полагая по 25 к. за пудъ; остальную же сумму просилъ уплатить наличными деньгами.

Принявъ во вниманіе: 1) что въ 1859 году пріобрѣтаемъ былъ англійскій мягкій чугунъ, въ обмѣнъ на балластъ, въ пропорціи: 1 пудъ перваго на одинъ пудъ и $4\frac{7}{8}$ фун. послѣдняго; 2) что чугунъ Громме можно было купить по 55 коп. за пудъ, и 3) что пудъ казеннаго чугуна обходится Министерству Финансовъ въ $55\frac{1}{8}$ коп., Департаментъ нашелъ предложенія Берда и Молво не выгодными, такъ какъ, по переложеніи на деньги, пришлось бы переплатить: въ случаѣ принятія предложенія Берда, противу дѣйствительной стоимости чугуна Громме, $16.612\frac{1}{2}$ р. сер., а — Молво, противу стоимости англійскаго чугуна, 28.530 руб.

Представивъ объ этомъ Адмиралтействъ-Совѣту, и имѣя въ виду неотлагательную надобность въ мягкомъ чугунѣ для Кронштадтскаго пароходнаго завода, Департаментъ ходатайствовалъ о разрѣшеніи пріобрѣсть таковой чугунъ, въ обмѣнъ на балластъ и трудно-плавкій чугунъ, хозяйственнымъ образомъ, на условіяхъ, болѣе выгодныхъ для казны, чѣмъ предложенныя.

Таковое представленіе Департамента утверждено было Адмиралтействъ-Совѣтомъ, по журналу 5-го Апрѣля ст. 22.038.

На семъ основаніи Департаментъ нашелъ возможнымъ

остановиться на предложеніи, сдѣланномъ повѣреннымъ С.Петербургскаго 1-й гильдіи купца Никифорова, купцомъ Киселевымъ, который соглашался поставить на сказанный заводъ 30 или 60 тысячъ пудовъ мягкаго чугуна Громме, по образцу, предварительно одобренному заводомъ, съ полученіемъ въ замѣнъ того, въ Кронштадтѣ же, въ первомъ случаѣ, 42.500, а во второмъ, 85.000 пудовъ балласта, т. е. за одинъ пудъ чугуна Громме—1 пуд. 16⅔ фунта балласту,—такъ какъ это предложеніе оказалось выгоднѣе предложеній Берда и Молво, ибо, при обмѣнѣ примѣрно 30 т. пудовъ чугуна, у Никифорова приходилось передать казеннаго чугуна, противу цѣны, существовавшей на чугунъ Громме въ вольной продажѣ, при покупкѣ на наличныя деньги, менѣе противу Берда на 1.378 р. 12½ к., а Молво на 7.336 р. 87½ коп.

Посему Департаментъ далъ нарядъ купцу Никифорову на поставку, на первый разъ, *десяти тысячъ пудовъ* мягкаго чугуна Громме, въ обмѣнъ на 14.166 пуд. 26⅔ ф. балласта, каковой нарядъ и выполненъ былъ Никифоровымъ въ количествѣ 9.976 пуд. 15 фунт., въ обмѣнъ на 14.133 пуд. 7 ф. и 88 золот. балласта.

Но какъ и предложеніе Никифорова нельзя было признавать вполнѣ выгоднымъ для казны, а между тѣмъ время позволяло прибѣгнуть еще разъ къ производству торговъ на эту операцію, въ видахъ достиженія болѣе выгодныхъ результатовъ, то Департаментъ распорядился о назначеніи по этому предмету новыхъ, изустныхъ торговъ, съ совокупнымъ употребленіемъ запечатанныхъ объявленій, и независимо отъ сего поручилъ своему чиновнику особыхъ порученій, Капитанъ-Лейтенанту Беру пріискать желающихъ принять на себя настоящій подрядъ, и о ихъ условіяхъ доставить въ Департаментъ донесеніе, въ запечатанномъ пакетѣ, ко дню переторжки.

На торги, никого желающихъ торговаться не явилось; въ день же переторжки изустно торговался повѣренный С. Петербургскаго 2-й гильдіи купца Ивана Байкова, *Павелъ Байковъ*; подано было одно запечатанное объявленіе отъ упомянутаго выше купца *Молво* и получено донесеніе Капитанъ-Лейтенанта *Бера*.

Байковъ соглашался поставить англійскій мягкій чугунъ, съ полученіемъ за 1 пудъ таковаго чугуна 1 пуд. 14 фунт. бал-

ласту или казеннаго чугуна, при отпускѣ того или другаго въ Петербургѣ, или 1 пуд. 15 фунт. балласта, при отпускѣ онаго изъ Кронштадта.

Молво просилъ за 1 пудъ того же англійскаго чугуна 1 пуд. $16\frac{1}{3}$ фунт. казеннаго чугуна; а Капитанъ-Лейтенантъ Беръ донесъ, что купецъ Никифоровъ принимаетъ на себя поставку чугуна Громме или самаго мягкаго русскаго, съ тѣмъ, чтобы за 1 пудъ таковаго чугуна ему отпущено было казеннаго чугуна, при отпускѣ онаго изъ С. Петербурга, 1 пуд. $17\frac{1}{2}$ ф., а отъ Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ 1 пуд. $17\frac{3}{4}$ ф., т. е. болѣе того количества, которое онъ получилъ по первой его поставкѣ.

Слѣдовательно изъ этихъ трехъ предложеній, предложеніе Байкова оказывалось наиболѣе выгоднымъ для казны, тѣмъ болѣе, что весь казенный чугунъ, который надлежало отпустить Байкову, въ замѣнъ англійскаго, могъ быть отпущенъ изъ наличія здѣшняго порта.

По сему Департаментъ для удовлетворенія надобностей въ англійскомъ мягкомъ чугунѣ Кронштадтскаго порта и Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ и частью въ запасъ, на случай если бы чугунъ, ожидавшійся съ казенныхъ заводовъ, оказался, по прежнему, трудно-плавкимъ, испрашивалъ разрѣшеніе Адмиралтействъ-Совѣта на предоставленіе Байкову поставки 60 т. пудовъ англійскаго мягкаго чугуна, въ обмѣнъ на казенный чугунъ, съ отпускомъ таковаго изъ наличія С. Петербургскаго порта, по 1 пуду 14 фунт. за 1 пудъ англійскаго мягкаго чугуна, на что и послѣдовало согласіе Адмиралтействъ-Совѣта, по журналу онаго 31 Мая, ст. 22.094, а самый чугунъ поставленъ Байковымъ въ Кронштадтъ, въ количествѣ 50 т. пудовъ и на Ижорскіе заводы въ числѣ 10 т. пудовъ.

Окончательный разсчетъ по этой операціи еще не сдѣланъ, по недоставленію подрядчикомъ квитанцій въ сдачѣ чугуна. Какъ поставка была окончена послѣ срока, назначеннаго въ контрактѣ, то съ подрядчика долженъ быть взысканъ узаконенный штрафъ.

Изъ свѣдѣній, доставленныхъ Кронштадтскимъ пароходнымъ заводомъ, видно, что изъ принятыхъ онымъ отъ Байкова 50 т. пуд. мягкаго чугуна, къ 1-му Декабря 1861 г., оставалось на лицо только 19.304 пуда.

По второму.

Хотя въ отчетѣ Департамента, за 1860 г., заявлено было предположеніе главнаго инженеръ-механика Балтійскаго Флота, найти возможность употреблять на Кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ *русскій чугунъ*, въ смѣшеніи съ балластнымъ, но г. Ламбертъ и литейный мастеръ сказаннаго завода Пульманъ объявили, что пока заводу необходимъ мягкій англійскій чугунъ, для смѣшенія его съ балластнымъ и твердо-плавкимъ русскимъ.

Между тѣмъ заводчикъ Путиловъ представилъ въ Департаментъ нѣсколько чугунныхъ вещей, весьма тонкой работы, отлитыхъ изъ русскаго чугуна, и Департаментъ имѣлъ случай убѣдиться, что на здѣшнемъ литейномъ заводѣ Берда, не употребляютъ другаго чугуна, кромѣ русскаго.

Эти обстоятельства еще болѣе укрѣпили Департаментъ въ мнѣніи, что и на заводахъ Морскаго вѣдомства, вмѣсто англійскаго, можетъ быть употребляемъ, мягкій русскій чугунъ, и, какъ сказано выше, преимущественно тотъ, который можетъ быть доставляемъ казенными заводами.

Съ этою цѣлью Департаментъ, *во-первыхъ*, ходатайствовалъ о командированіи мастера Пульмана, вмѣстѣ съ однимъ изъ Офицеровъ Корпуса Инженеръ-Механиковъ, на Олонецкіе казенные заводы, съ цѣлью ознакомиться съ производящимися тамъ отливками изъ русскаго чугуна и отыскать ту пропорцію, при которй русскій твердый чугунъ, въ смѣшеніи съ таковымъ же мягкимъ, можетъ быть употребляемъ на тѣ механическія издѣлія, кои выдѣлываются нынѣ изъ русскаго твердаго чугуна въ смѣшеніи съ англійскимъ или финляндскимъ мягкимъ чугуномъ; и, *во-вторыхъ*, вошелъ въ сношеніе съ Департаментомъ Горныхъ и Соляныхъ дѣлъ, объ опредѣленіи какихъ именно образцовъ чугунъ, изъ числа добываемаго казенными заводами, можетъ быть признаваемъ годнымъ для употребленія на надобности Морскаго вѣдомства.

На командированіе Пульмана, г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ уже изъявлено согласіе, но эта командировка не могла состояться въ минувшемъ 1861 году, такъ какъ литейная мастерская Кронштадтскаго пароходнаго завода была за-

нята такими работами, въ теченіе всего года, въ производствѣ коихъ требовалось личное участіе самаго мастера.

Для опредѣленія же, какой именно чугунъ, изъ числа выплавляемаго казенными заводами, можетъ быть признанъ годнымъ для употребленія на надобности Морскаго вѣдомства, Кораблестроительный Департаментъ просилъ Департаменъ Горныхъ и Соляныхъ Дѣлъ доставить образцы всѣхъ №№ чугуна, какъ твердо-плавкаго, такъ и мягкаго, выплавляемаго на Олонецкихъ и Сибирскихъ горныхъ казенныхъ заводахъ.

Въ тоже время, имѣя въ виду, что съ Олонецкихъ заводовъ должно быть доставлено въ 1861 году 40.200 пуд. чугуна, для Кронштадтскаго пароходнаго завода, Департаментъ предложилъ сему заводу прислать образцы того мягкаго чугуна, который нуженъ для него, и препроводилъ по экземпляру этихъ образцевъ въ Департаментъ Горныхъ и Соляныхъ Дѣлъ и къ начальнику Олонецкихъ заводовъ, съ просьбою выслать по таковымъ образцамъ до 30 т. пуд. чугуна, въ число упомянутыхъ 40.200 пудовъ.

На эту просьбу Полковникъ Фелькнеръ доставилъ *два образца* мягкаго чугуна, при слѣдующемъ отзывѣ:

«Судя по излому, мягкій чугунъ тѣхъ образовъ, которые избраны Кронштадтскимъ пароходныхъ заводомъ, долженъ быть выплавленъ при помощи нагрѣтаго дутья, между тѣмъ, какъ въ заводахъ Олонецкаго Горнаго Округа, для приданія чугуну большей прочности, доменная плавка постоянно ведется холоднымъ воздухомъ, почему здѣшній чугунъ самыхъ мягкихъ отличій, не имѣетъ рыхлости и крупныхъ отдѣльностей графита, свойственныхъ мягкимъ сортамъ металла, выплавленнаго при нагрѣтомъ дутьѣ.»

«По этому, въ навигацію 1861 г., Олонецкіе заводы могутъ доставить чугунъ, только представленныхъ мною образцовъ: одного мягкаго, а другаго болѣе чистаго; на будущее же время можно будетъ при одной изъ доменныхъ печей заводовъ Александровскаго или Кончозерскаго устроить приборъ для нагрѣва воздуха и выплавлять болѣе графитный, мягкій чугунъ.»

«Не имѣя въ виду, что Кораблестроительнымъ Департаментомъ потребованъ будетъ исключительно самый мягкій спѣ-

листый чугунъ *), я сдѣлалъ распоряженіе о выставкѣ въ Сухояровскомъ заводѣ до 20.000 пуд. мягкаго чугуна, подобнаго тому, какой постоянно доставлялся въ предшествовавшіе годы въ Морское вѣдомство, и о перевозкѣ сего чугуна зимнимъ путемъ на Салминскую пристань, на берегу Ладожскаго озера, а оттуда, въ навигацію 1861 года, въ С.-Петербургъ.»

Посему Полковникъ Фелькнеръ ходатайствовалъ о пріемѣ Кораблестроительнымъ Департаментомъ, если не всего количества чугуна, заготовленнаго на Олонецкихъ заводахъ, для Морскаго вѣдомства, по наряду на 1861 г., то, по крайней мѣрѣ, упомянутыхъ 20.000 пудовъ, завезенныхъ уже на Салминскую пристань, присовокупивъ, что если чугунъ представленныхъ образцовъ будетъ признанъ достаточно мягкимъ, то все требуемое Морскимъ вѣдомствомъ количество этого металла можетъ быть доставлено въ навигацію 1861 г.

Кораблестроительный Департаментъ, препроводивъ доставленные Полковникомъ Фелькнеромъ образцы мягкаго чугуна въ Кронштадтъ, для испытанія на тамошнемъ пароходномъ заводѣ, не могъ удовлетворить изъясненному ходатайству Полковника Фелькнера, о пріемѣ до 20.000 пуд. чугуна, находившагося на Салминской пристани, изъ опасенія, что и этотъ чугунъ, какъ и доставленный въ 1860 году, окажется негоднымъ для употребленія на Кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ, каковое опасеніе и оправдалось, такъ какъ и присланный Полковникомъ Фелькнеромъ мягкій чугунъ, въ образцахъ, найденъ Кронштадтскимъ пароходнымъ заводомъ крѣпкаго качества и къ дѣлу механическихъ вещей негоднымъ.

За тѣмъ въ Іюлѣ мѣсяцѣ были получены образцы чугуна, выплавляемаго на казенныхъ Олонецкихъ заводахъ, при слѣдующей описи:

---

*) Полковнику Фелькнеру вполнѣ было извѣстно, что чугунъ, доставлявшійся до сихъ поръ съ Олонецкихъ заводовъ, признается Кронштадтскимъ пароходнымъ заводомъ крѣпкимъ и къ употребленію для механическихъ издѣлій негоднымъ (отч. Кор. Департ. за 1860 г. стр. 115).

№ рядовой высѣченный на образцахъ.	Изъ какихъ рудъ выплавленъ чугунъ.	Число образцовъ.	№№ показывающіе качество чугуна.
	Александровскаго завода.		
1.	Изъ шихтъ: Гонгонаволоцкой руды 5 пудовъ	1	1
	Колдозерской — 3 —		
2.	Болозерской — 6 —	1	2
	14 пуд.		
3.	Известковаго камня 1 пуд. 30 фун.	1	3
4.	— — » — 30 —	1	4
5.	Тягозерской руды 9 — » —	1	1
	Таржагольской — 5 — » —		
6.	Кленовской — 1 — » —	1	2
	15 пудовъ.		
7.	Известковаго камня 3 пуд. 20 фун.	1	3
8.	Мошозерской руды 16 — » —	1	4
	Известковаго камня 1 — » —		
	Кончозерскаго завода.		
1.	—— Мярятозерской руды 4 пуд.		
	Нельгомозерской — 4 —		
	Кудамозерской — 4 —		
	Чернорѣчинской — 2 —	1	1
	Ламбасъ-болотной — 2 —		
	16 пуд.		
	Известковаго камня 2 пуд.		
2.	—— Мярятозерской руды 6 —		
	Нельгомозерской — 6 —		
	Березоболотной — 2 —		
	Чернорѣчинской — 2 —	1	1
	16 пуд.		
	Известковаго камня 2 пуд.		

№ рядовой высѣченный на образцахъ.	Изъ какихъ рудъ выплавленъ чугунъ.	Число образцовъ.	№№ показывающіе качество чугуна.
	Суояровскаго завода.		
1.	Пастояровской руды 12 пуд. Смѣшанныхъ рудъ 7 — 19 пуд. Извѣстковаго камня 1 пуд. 15 фун.	1	1
2.	Изъ Шемейка-Ярвской руды 18 — 20 —	1	1
3.	Известковаго камня 1 — 15 —	1	2
4.	Изъ шихты: Паясъ-Ярвской руды 10 — » — Чудо-Ярвской — 8 — » — 18 пуд. Известковаго камня 1 пуд. 20 фун.	1	1—2

По испытаніи этихъ образцовъ на Кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ, найдено, что, по присланнымъ въ малыхъ кускахъ образцамъ чугуна, о качествѣ его положительнаго опредѣленія сдѣлать нельзя, ибо для этого необходимо имѣть чугуна каждаго сорта по 200 пуд., но, что чугунъ Александровскаго завода, изъ шихты Гангоноволоцкой руды, подъ № 1 и Суояровскаго завода изъ Шемейко-Ярвской руды, подъ № 2 лучше чугуна, заключающагося въ остальныхъ образцахъ.

Въ слѣдствіе сего изъ Александровскаго завода отправлено въ С.-Петербургъ водою, для образца, по 300 пуд. чугуна № 1 изъ тѣхъ сортовъ, какіе могутъ Олонецкіе заводы доставить по нарядамъ Морскаго министерства, но какъ баржа съ этими образцами зазимовала на рѣкѣ Свири, а, между тѣмъ, при благовременномъ испытаніи сихъ образцовъ, можно будетъ положительно указать: какихъ именно сортовъ чугунъ признается болѣе годнымъ для употребленія на надобности Морскаго министерства, и, въ такомъ случаѣ, просить доставить чугунъ этого сорта въ число требуемаго на 1862 г., и требовать оный на 1863 годъ, то Кораблестроительный Департаментъ отнесся въ Департаментъ Горныхъ и Соляныхъ Дѣлъ о томъ, не приз-

нано ли будетъ возможнымъ доставить въ Кронштадтъ упомянутые образцы чугуна нынѣ же, т. е. зимнимъ путемъ *).

По третьему.

По наряду на 1861 годъ отъ Министерства Финансовъ требовалось чугуна:

Для портовъ:	Кронштадтскаго . . .	40.200	пудовъ.
— —	Архангельскаго	10.440	»
— —	Астраханскаго	2.000	»
— —	Балласту	10.000	»
	Итого. .	62.640	пудовъ.
Менѣе противу 1860 года на		78.515	»

Впослѣдствіи было сообщено что, по измѣнившимся обстоятельствамъ, чугунъ, потребованный для Архангельскаго порта, не понадобится въ 1861 году, а потому о времени, къ которому этотъ чугунъ долженъ быть доставленъ, дано будетъ знать особо.

Доставка же остальнаго чугуна, по наряду на 1861 годъ, для Кронштадтскаго порта, пріостановлена самимъ Департаментомъ, по причинамъ, изложеннымъ выше; а для Астраханскаго разсрочена на навигаціи 1861 и 1862 годовъ, съ зимовкою грузовъ въ пути, по ходатайству Департамента Горныхъ и Соляныхъ Дѣлъ, въ слѣдствіи неявки желающихъ принять доставку чугуна въ означенный портъ въ одну навигацію, по его отдаленности отъ Петрозаводска и обмѣленію нѣкоторыхъ рѣкъ.

Нарядъ на чугунъ, требуемый на 1862 г., сообщенъ Министерству Финансовъ своевременно, а именно 30-го Іюня.

По этому наряду требуемо было чугуна:

Для портовъ:

---

*) Настоящая статья изложена подробно въ томъ вниманіи, что отчетъ учрежденій Морскаго вѣдомства печатаются и потому можно надѣяться, что кто либо изъ лицъ, занимающихся литьемъ чугунныхъ механическихъ вещей, прочтя эту статью, укажетъ на условія, при коихъ возможна отливка таковыхъ вещей изъ русскаго чугуна, безъ тѣхъ недостатковъ, на которые указываетъ литейный мастеръ Кронштадтскаго пароходнаго завода, г. Пульманъ, а именно, что при отдѣлкѣ вещей, отливаемыхъ изъ русскаго чугуна, безъ смѣшенія его съ мягкимъ англійскимъ, инструменты портятся, станки ломаются, самыя же вещи бываютъ хрупки (отч. Кораб. Департамента за 1860 г. ст. «О чугунѣ»).

Кронштадтскаго	50.000 пуд.	Мягкаго по образцу англійскаго, свинками.
Архангельскаго	20.000 »	
Сибирской флотиліи	5.000 »	
Адмиралтейскихъ ижорскихъ заводовъ	20.000 пуд.	Самаго лучшаго и мягкаго какой только заводы могутъ изготовить.
Итого . .	95.468 пуд.	

Въ исполненіе же приказанія объ уменьшеніи требованій Морскаго вѣдомства на металлы, въ видахъ сокращенія государственныхъ расходовъ въ 1862 г., доставка чугуна по наряду на этотъ годъ, для Кронштадтскаго порта, Сибирской флотиліи и Ижорскихъ заводовъ разсрочена на *два* года, а для Архангельскаго порта *вовсе исключена*

В. **Мѣдь**.

1) Ежегодно отпускаемая Морскому вѣдомству отъ Министерства Финансовъ, на основаніи Высочайшаго указа 23-го Мая 1819 года, *красная штыковая мѣдь*, въ количествѣ 18.405 пуд., была отпущена съ Монетнаго Двора въ 1861 г. частями, въ теченіи *семи* мѣсяцевъ, при чемъ оказалось, что мѣдь, *отпущенная въ Февралѣ мѣсяцѣ*, въ количествѣ 5 т. пудовъ, была весьма хрупкаго качества, при тягѣ въ листы — *рвалась*, а въ котельныя трубки—*выходило много браку;* несвоевременный же отпускъ мѣди мѣшалъ безостановочному ходу нѣкоторыхъ работъ на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ.

Въ слѣдствіе замѣченной въ мѣди недоброкачественности сдѣлано было распоряженіе, чтобы остальная мѣдь, въ количествѣ 10.805 пуд. отпущена была изъ мѣди заводовъ Демидова, пріобрѣтенной Министерствомъ Финансовъ, для увеличенія своихъ запасовъ мѣди.

Изъ означенныхъ 18.405 пуд. мѣди поступило:

На Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы.	17.955 пуд.
И въ Экипажескіе магазины, для отправленія въ порты Восточнаго Океана. .	450
Итого . . .	18.405 пуд.

2) Но какъ этого количества мѣди совершенно недостаточно для удовлетворенія надобностей настоящаго времени въ этомъ металлѣ Морскаго вѣдомства, о чемъ подробно изложе-

но въ отчетахъ Кораблестроительнаго Департатента за 1859 и 1860 г., на стр. 110 и 111—*перваго*, и 116 и 117—*втораго*, то, на пріобрѣтеніе въ 1861 году добавочнаго количества мѣди, по смѣтѣ Департамента на этотъ годъ требуемо было и ассигновано 226.020 рублей $58\frac{1}{2}$ коп.

По истребованіи отъ Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ и Конторы надъ Кронштадтскимъ портомъ надлежащихъ свѣдѣній о количествѣ мѣди, необходимой для выполненія нарядовъ на изготовленіе мѣдныхъ вещей въ 1861 году, а также о качествахъ, кои должна имѣть мѣдь, и о срокахъ, къ которымъ она должна быть поставлена, составлены были условія, на поставку, въ 1861 году, мѣди:

На *Ижорскіе заводы* — красной штыковой, сверхъ 17.955 пуд., полученныхъ заводами отъ Министерства Финансовъ, еще 15.000 пуд., въ томъ числѣ: 10000 пуд. заводовъ Демидова подъ клеймами СС N Д., и 5 т. пудъ завода Пашкова.

И въ *Кронштадтскій пароходный заводъ*—зеленой переплавочный — 2.650 пудовъ.

Къ торгамъ никого желающихъ торговаться изустно не явилось и было получено только одно запечатанное объявленіе отъ Торговаго дома Гитшовъ и К°, и доставлено донесеніе отъ Катанъ-Лейтенанта Бера.

По донесенію Бера, мѣдь могла быть поставлена:

Демидовская по	11 руб. — к.	за пудъ.
Пашковская по.	12 » 45 »	

Переплавочная по 8 руб. 74 коп. за пудъ.

Торговый же домъ Гитшовъ и К° объявилъ слѣдующія цѣны:

За мѣдь Демидовскую по	11 р. 85 к.	За пудъ.
» » Пашковскую »	12 » 35 »	
» » Переплавочную	13 » 85 »	

Какъ цѣна, открытая Капитанъ-Лейтенантомъ Беромъ на переплавочную мѣдь, была значительна ниже цѣны, объявленной на ту же мѣдь Гитшовъ и К°, и какъ вообще эта цѣна признавалась для казны выгодною, то Департаментъ, съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, поручилъ г. Беру купить означенную мѣдь, по открытой имъ цѣнѣ, и сдать въ Кронштадтскій пароходный заводъ, что и исполнено. Мѣди куплено, какъ предполагалось, 2.650 пудовъ, на 23. 161 р. с.

Вся она поступила на Кронштадтскій пароходный заводъ.

Что же касается до цѣнъ Гитшовъ и К° на красную штыковую мѣдь, то, какъ цѣны на эту мѣдь оказались дешевле цѣнъ, по которымъ таковая мѣдь пріобрѣталась въ 1860 году, а цѣны открытыя Капитанъ-Лейтенантомъ Беромъ на ту же мѣдь, въ общей сложности, значительно были дешевле цѣнъ Гитшовъ и К°, то какъ это обстоятельство, такъ и предложеніе сдѣланное банкиромъ Кагепръ и К°, поставить означенную мѣдь дешевле противу цѣнъ Гитшова и К° и открытыхъ Беромъ, заставили Департаментъ ходатайствовать о неутвержденіи торговъ и о предоставленіи Департаменту, согласно съ утвержденнымъ Адмиралтействъ-Совѣтомъ, планомъ, хозяйственныхъ распоряженій, пріобрѣсть мѣдь хозяйственнымъ способомъ, по болѣе выгоднымъ цѣнамъ.

Таковое представленіе Департамента утверждено г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, а мѣдь куплена у банкировъ Капгеръ и К°, съ поставкою на Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы:

Съ заводовъ Демидова, подъ тѣми же клеймами CC N Д, 10.000 п. по 10 руб. 85 коп. за пудъ, на....................	108.500 р.
Пашковской, подъ клеймами Б. П. З. 5.000 пуд., по 11 руб. 40 коп. за пудъ, на	57.000 р.
Итого на сумму...	165.500 р.
Дешевле противу предложенія Гитшовъ и К° на....................	15.250 р.
А цѣнъ, открытыхъ Беромъ.......	7.250 р.

3) Кромѣ того, въ 1861 году, мѣдь покупалась въ незначительномъ количествѣ, для удовлетворенія экстренныхъ надобностей въ этомъ металлѣ, а именно:

а) Чрезъ Капитанъ-Лейтенанта Бера:

Переплавочной, для Кронштадтскаго пароходнаго завода, 500 пуд. по 7 р. 90 к. за пудъ на....................	3.950 р. —
(Эта сумма уплачена изъ суммъ, ассигнованныхъ по смѣтѣ 1860 года).	
Латунной мѣди, для дымогарныхъ трубокъ къ котламъ парохода «Курьеръ» и	

паровой машины Мортонова элинга С. Петербургскаго порта, по 13 руб. 35 коп. за пудъ, т. е. дешевле справочныхъ цѣнъ на 1 руб. 90 коп., а прошлогоднихъ на 1 руб. 5 коп., въ количествѣ 598 пудовъ на	7.983 р. 29½ к.
б) Отъ купца Генке 700 мѣдныхъ дымогарныхъ трубокъ, для канонирскихъ лодокъ, вооружавшихся при Свеаборгскомъ портѣ, по 15 р. 95 к. за пуд., а за 331 пудъ 37 фунтовъ	5.294 » 20¼ »
в) Отъ Артиллерійскаго Управленія Морскаго Министерства, для Астраханскаго порта, девять мѣдныхъ пушекъ, для переплавки въ мѣдь, вѣсомъ въ 763 п. 21 ф., по 9 р. 38 к. за пуд., на сумму	7.161 » 86 »
Всего же въ 1861 г. пріобрѣтено мѣди на	213.050 р. 35¾ к.
Въ томъ числѣ на счетъ смѣты 1860 года на	3.950 » — »
За тѣмъ отъ суммы, ассигнованной на сей предметъ въ 1861 г., а именно отъ 226.020 р. 58½ к., къ 1 Января 1862 г., имѣлось въ остаткѣ	16.921 р. 22³⁄₂ к.

ЛѢСА.

Въ 1861 году дѣйствія Кораблестроительнаго Департамента по *лѣсной части*, заключались:

1) Въ окончательныхъ распоряженіяхъ по разсортировкѣ дубовыхъ лѣсовъ на категоріи, по ихъ употребленію, согласно съ утвержденною на сей предметъ классификаціею, о составленіи которой упомянуто въ отчетѣ Департамента за 1860 г. на стр. 121.

2) Въ продолженіи собиранія различныхъ свѣдѣній относительно заготовки, правилъ браковки, храненія и употребленія различнаго рода лѣсовъ на кораблестроеніе и прочія адмиралтейскія надобности, и въ примѣненіи всѣхъ полезныхъ по этимъ предметамъ свѣдѣній къ нашимъ адмиралтействамъ.

3) Въ мѣрахъ принятыхъ относительно устройства лѣсныхъ желѣзныхъ сараевъ.

4) Въ наблюденіи за производящимися уже лѣсными операціями и въ распоряженіяхъ по новымъ заготовкамъ различнаго лѣса.

По первому пункту.

1) О разсортировкѣ дубоваго лѣса.

По этому предмету въ 1860 г. составлены и въ 1861 году утверждены г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ:

1) *Раздѣленіе на категоріи* (классификація) дуба, употребляемаго на кораблестроеніе.

2) *Распредѣленіе* по этимъ категоріямъ смѣтъ, составленныхъ Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ для постройки *корабля*, *фрегата*, *корвета* и *клипера*; и

3) *Цѣновникъ* (тарифъ) относительной цѣнности различныхъ брусьевъ, годныхъ на корабельные члены.

Причины, побудившія къ изданію этихъ трудовъ и сущность ихъ заключается въ слѣдующемъ:

При пріемѣ къ адмиралтействамъ сосноваго лѣса, онъ всегда, распредѣляемъ былъ по его назначенію. На деревьяхъ, изъ которыхъ, по величинѣ и качеству ихъ, можно было выдѣлать форъ-стеньгу, гротъ марса-рей, утлегарь и т. п., означалось, что они должны быть употреблены на форъ-стеньгу, на гротъ-марса-рей, на утлегарь и согласно сему назначенію опредѣлялась цѣнность дерева. Такимъ образомъ дорогое рангоутное дерево *не могло быть употреблено на надобность второстепенную*, или быть отпущено подрядчику за безцѣнокъ.

Между тѣмъ, при пріемѣ къ адмиралтействамъ дуба, лѣсъ этотъ не былъ сортируемъ по употребленію, на какое предназначался, и кубическій футъ первоклассной дубовой штуки считался въ одной цѣнѣ съ кубическимъ футомъ маломѣрнаго дубоваго бруса, тогда какъ въ торговлѣ, первый цѣнится втрое дороже послѣдняго.

Дубовый лѣсъ считался однакожъ всегда очень дорогимъ; каждый кряжъ записываемъ былъ въ приходную шнуровую книгу за особымъ, выбитымъ на немъ, нумеромъ, съ показаніемъ размѣровъ и кубическаго содержанія. Но въ книгѣ большемѣрныя штуки были перемѣшаны съ маломѣрными кряжами,

по порядку ихъ поступленія, а въ стабеляхъ кряжи и брусья, также безъ всякой сортировки по назначенію, были размѣщаемы по годамъ доставки.

Это отсутствіе классификаціи, при пріемѣ и храненіи лѣса, имѣло слѣдующія неудобства:

Во-первыхъ. Никогда нельзя было знать, какія суда можно выстроить изъ наличнаго лѣса; такъ, напримѣръ, еще въ 1856 г. Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ изволилъ выразить желаніе, чтобы въ свѣдѣніяхъ о наличіи кораблестроительныхъ запасовъ, прилагаемыхъ къ годовымъ отчетамъ, было объясняемо: на постройку сколькихъ судовъ и какого ранга имѣются запасы; но, не смотря на всѣ усилія Департамента и Портовыхъ Управленій, изъясненная здѣсь воля Государя Великаго Князя до сихъ поръ не могла быть приведена въ исполненіе.

Во-вторыхъ. Лѣсъ заготовлялся общимъ числомъ кубическихъ футовъ, безъ означенія сколько именно штукъ каждой категоріи потребно заготовить, а такъ какъ прилагаемая классификація показываетъ, что на корабль необходимо: 683 штуки длинно-мѣрныхъ, толщиною отъ 14-ти до 18-ти дюйм. (3-й категоріи); 184 штуки той же толщины, но короткихъ (7-й категоріи) и 2.098 шт. той же толщины и почти той же длины, какъ 7-я категорія, но погибистыхъ (12-й категоріи), то ясно, въ какой мѣрѣ подобное заготовленіе было не раціонально.

Прямымъ послѣдствіемъ его въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ должно было быть накопленіе ненужныхъ на кораблестроеніе брусьевъ и отсутствіе въ запасахъ тѣхъ штукъ, которыя наиболѣе употребляются, что и дѣйствительно обнаружилось.

Въ-третьихъ. Выбирая изъ наличнаго лѣса штуки, подходящихъ къ дѣйствительной надобности размѣровъ, строители судовъ должны были перелистывать всю приходную книгу дубоваго лѣса, состоящую иногда изъ нѣсколькихъ частей; пересматривать въ нихъ размѣры нѣсколькихъ тысячъ нумеровъ наличныхъ кряжей, и, за тѣмъ, выписавъ нумера кряжей, подходящихъ размѣровъ, искать эти кряжи въ стабеляхъ; при чемъ иногда оказывалось, кряжъ не имѣетъ нужной погиби, или онъ лежитъ внизу стабеля, такъ что нужно разворотить весь стабель, чтобы достать его, или, наконецъ, по обдѣлкѣ и очисткѣ болѣзненныхъ частей, штука оказывалась недостаточныхъ

размѣровъ; напрасно потерянное, такимъ образомъ, время и трудъ, естественно побуждали строителей брать къ строенію хранящіеся вблизи кряжи, большихъ противъ надобности размѣровъ и употреблять первоклассныя деревья на второстепенные члены судна, для которыхъ, при храненіи лѣса по категоріямъ, можно бы было легко найти, въ наличномъ лѣсѣ много брусьевъ, соотвѣтственныхъ надобности размѣровъ и погиби.

Въ-четвертыхъ. Въ контрактахъ на постройку судовъ изъ дуба, принадлежащаго подрядчику, допускалось условіе: отпускать большемѣрные кряжи отъ казны по смѣтной цѣнѣ; цѣна эта, какъ выше сказано, была одна для кубическаго фута principала, и для кубическаго фута маломѣрнаго бруса, не смотря на разницу ихъ въ торговлѣ; слѣдовательно подрядчикъ покупалъ брусья незначительныхъ размѣровъ дешевле смѣтной цѣны, и получалъ отъ казны принципалы за такую цѣну, по какой нельзя пріобрѣсти подобныхъ деревьевъ въ вольной продажѣ.

Таковое условіе не было убыточно для казны въ то время, когда Морское вѣдомство получало лѣсъ изъ казенныхъ пущъ, ибо подрядчикъ бралъ за то меньшую оптовую цѣну за постройку судна; но съ тѣхъ поръ, какъ лѣсъ для кораблестроенія покупается за деньги, отпускъ подрядчику брусьевъ, которыхъ нельзя достать къ сроку, возможенъ въ такомъ лишь случаѣ, когда отношеніе между казенными цѣнами различныхъ брусьевъ, одинаково съ отношеніемъ между цѣнами таковыхъ же брусьевъ въ вольной продажѣ.

По сему Кораблестроительный Департаментъ предпринялъ:

1) Раздѣлить лѣсъ, употребляемый въ кораблестроеніи, на категоріи, по его употребленію, стараясь, для простоты, уменьшить, по возможности, число категорій и не придерживаться названій корабельныхъ членовъ, но группируя въ каждую категорію деревья той же величины, идущія на равноцѣнные различные члены судовъ. Напримѣръ: къ *первой* категоріи отнести брусья на важнѣйшія штуки киля и штевней кораблей и фрегатовъ, а *ко второй* категоріи — брусья на второстепенныя штуки киля, кильсонъ и стемсонъ корабля и фрегата, на бимсы нижней батареи и жилой палубы корабля, на киль, кильсонъ и

длинныя штуки ахтеръ-штевня корвета и на важнѣйшія штуки киля клипера.

2) Опредѣлить сколько штукъ и кубическихъ футовъ дуба каждой категоріи потребно на постройку корабля, фрегата, корвета и клипера, и, за тѣмъ, согласно предстоящему кораблестроенію и имѣющемуся наличію, назначать, при заготовленіи, сколько штукъ и кубическихъ футовъ дуба каждой категоріи подрядчикъ обязанъ поставить. Напримѣръ, когда предстоитъ постройка фрегата и имѣется на лицо 150 штукъ 11-й категоріи и 1.500 штукъ 12-й категоріи, надлежитъ заготовлятъ брусья 12-й категоріи, а не 11-й, хотя брусьевъ этой послѣдней вдесятеро менѣе на лицо; ибо классификація показываетъ, что наличія 12-й категоріи не достанетъ на одинъ фрегатъ, а наличія 11-й категоріи болѣе, чѣмъ нужно на два фрегата.

3) При пріемѣ лѣсовъ въ Адмиралтейства, сортировать ихъ по категоріямъ, записывать на приходъ съ означеніемъ погиби и укладывать въ стабеля брусья той же категоріи вмѣстѣ, открывая въ приходныхъ книгахъ, брусьямъ каждой категоріи особый счетъ, дабы всегда было видно, сколько штукъ и кубическихъ футовъ дуба каждой категоріи находится на лицо.

Когда при томъ лѣсъ заготовленъ въ отесанныхъ брусьяхъ, и уложенъ въ сараи такъ, что легко достать каждый брусъ, то строителю судна останется только пересмотрѣть счетъ какой-либо категоріи и помѣтить тѣ штуки, которыя по погиби и размѣрамъ своимъ нужны къ строенію; а слѣдовательно можно будетъ требовать, чтобы на каждый предметъ отпускаемы были къ строенію штуки той категоріи, въ такомъ числѣ и такого общаго кубическаго содержанія, какъ назначено по смѣтѣ.

4) Опредѣлить относительную цѣну штукъ различныхъ категорій, по важности ихъ въ кораблестроеніи, и примѣняясь, по возможности, къ существующимъ на нихъ въ торговлѣ цѣнамъ; при чемъ предметы, рѣдко встрѣчающіеся въ торговлѣ, но необходимые для кораблестроенія, оцѣнить выше торговой цѣны этихъ предметовъ, дабы побудить лѣсопромышленниковъ заготовлять ихъ исключительно для флота и связать такимъ образомъ интересы лѣсовладѣльцевъ съ интересами Морскаго вѣдомства.

Составленная въ Департаментѣ на сихъ основаніяхъ классификація по категоріямъ и тарифъ дубоваго корабельнаго лѣ-

са, а также распредѣленная по этимъ категоріямъ смѣта Генералъ-Маіора Чернявскаго, о потребности дуба на постройку корабля, фрегата, корвета и клипера, были разсмотрѣны судостроителями С. Петербургскаго порта, Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ и особыми лицами, спеціально знакомыми съ лѣсною торговлею, и окончательно пересмотрѣны въ Кораблестроительномъ Департаментѣ, при чемъ приняты къ соображенію всѣ мнѣнія, послѣдовавшія по сему предмету.

Представляя г. Управляющему Морскимъ Министерствомъ о томъ, какимъ порядкомъ вопросъ о раздѣленіи дуба по категоріямъ, былъ разработанъ въ продолженіе двухъ минувшихъ лѣтъ и о результатахъ обсужденія классификаціи и тарифа спеціалистами, Кораблестроительный Департаментъ испрашивалъ разрѣшенія:

1) Составленные имъ: классификацію по категоріямъ, смѣту для заготовленія и тарифъ дубоваго корабельнаго лѣса, принять въ руководство по кораблестроительному вѣдомству для опыта, на *три* года.

2) Разсортировать немедленно по новымъ категоріямъ, запасы корабельнаго дубоваго лѣса во всѣхъ Адмиралтействахъ.

и 3) Извѣстить лѣсовладѣльцевъ и лѣсопромышленниковъ, припечаніемъ объявленія о принятыхъ въ Морскомъ вѣдомствѣ классификаціи по категоріямъ и тарифѣ дубоваго корабельнаго лѣса, приложивъ къ объявленію какъ классификацію и тарифъ, такъ и рисунки брусьевъ разныхъ категорій, дабы лѣсовладѣльцы, ознакомясь ближе съ нашими потребностями и относительными цѣнами различныхъ штукъ, болѣе заботились о сбереженіи отъ несвоевременной вырубки не доспѣвшихъ деревьевъ и понимали бы какую штуку выгоднѣе выдѣлывать изъ кряжей въ лѣсу.

Представленіе это Государь Великій Князь Генералъ-Адмиралъ въ 31 день Марта 1861 года изволилъ утвердить.

Объ этомъ объявлено по Морскому вѣдомству циркуляромъ отъ 15-го Апрѣля 1861 г. за № 12 и сообщено: для объявленія лѣсовладѣльцамъ и лѣсопромышленникамъ, Гражданскимъ Губернаторамъ Западныхъ губерній и Царства Польскаго и, для напечатанія, въ Редакціи газетъ.

При циркулярѣ приложены:

1) *Классификація*, въ которой показаны длина, ширина и толщина штукъ разныхъ категорій, объяснено какъ эти штуки должны быть обдѣланы и какъ онѣ будутъ измѣряться при пріемѣ; при чемъ, для ознакомленія лѣсопромышленниковъ съ формами штукъ, требуемыхъ на разные корабельные члены, приложены и самые рисунки брусьевъ, особенно замѣчательныхъ по своей формѣ.

2) *Примѣрная* смѣта для изготовленія дубоваго лѣса на построеніе: *корабля* въ 280 футъ длиною, съ механизмомъ въ 1.000 силъ; *фрегата* въ 280 футъ длиною, съ механизмомъ въ 800 силъ; *корвета* въ 220 футъ длиною, съ механизмомъ въ 400 силъ, и *клипера* или колеснаго парохода въ 200 футъ длиною, съ механизмомъ въ 300 силъ.

3) *Тарифъ* дубоваго корабельнаго лѣса, въ которомъ показаны относительныя цѣны штукъ различныхъ категорій, по важности ихъ въ кораблестроеніи, и примѣняясь, по возможности, къ существующимъ на нихъ въ торговлѣ цѣнамъ, а на предметы, рѣдко встрѣчающіеся въ торговлѣ, но необходимые для кораблестроенія, цѣны въ тарифѣ назначены высшія, дабы побудить лѣсопромышленниковъ заготовлять ихъ исключительно для флота, и связать такимъ образомъ интересы лѣсовладѣльцевъ съ интересами Морскаго вѣдомства. Цѣны, выставленныя въ тарифѣ, Кораблестроительный Департаментъ предполагаетъ платить лѣсовладѣльцамъ при розничной покупкѣ у нихъ брусьевъ въ С. Петербургѣ; когда же будетъ предстоять заготовленіе большой партіи лѣса, то Департаментъ пригласитъ къ публичнымъ торгамъ всѣхъ желающихъ поставить лѣсъ, и тогда высшая цѣна, принятая въ тарифѣ за единицу, опредѣлиться съ торговъ, а другія шесть цѣнъ будутъ выведены изъ нея, согласно тому отношенію ихъ, къ основной цѣнѣ, которое принято въ тарифѣ.

4) *Объявленіе*, для лѣсопромышленниковъ, о томъ, что Морское вѣдомство приняло за правило заготовлять на будущее время лѣса, преимущественно посредствомъ подряда, съ публичныхъ торговъ.

Въ этомъ объявленіи, въ дополненіе къ свѣдѣніямъ, заключающимся въ классификаціи, смѣтѣ и тарифѣ, о *величинѣ*, *обдѣлкѣ*, *измѣреніи*, *формѣ* и *цѣнѣ* дубоваго корабельнаго лѣса, по-

мѣщены подробныя данныя о *времени рубки лѣса*, предназначаемаго на кораблестроеніе, а также *о качествахъ*, которыя требуются отъ этого лѣса, и *о признакахъ* какъ его доброкачественности, такъ и пороковъ, съ которыми лѣса не принимаются въ Адмиралтейства.

Къ разсортировкѣ лѣсовъ по классификаціи приступлено въ Іюлѣ мѣсяцѣ 1861 г., при чемъ г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ, вслѣдствіе доклада Кораблестроительнаго Департамента, разрѣшилъ:

1) Дабы привести въ извѣстность: сколько дубу каждой категоріи находится на лицо и, согласно тому, располагать на будущее время заготовленіемъ его,—разсортировку лѣсовъ, по категоріямъ окончить въ скорѣйшемъ времени, и непремѣнно въ 1861 г., каковую разсортировку, для выигранія времени, произвесть хозяйственнымъ образомъ.

2) Такъ-какъ при разсортировкѣ лѣсовъ, можетъ послѣдовать нѣкоторая трата оныхъ, во 1-хъ, потому, что въ прежнее время заготовлялись лѣса въ кругляшахъ, а теперь надо будетъ нѣкоторые изъ нихъ обдѣлать по принятому нынѣ способу; и во 2-хъ, что иные изъ нихъ придется очищать отъ фаутовъ и опиливать по концамъ, то, дабы отстранить и малѣйшій поводъ къ сомнѣнію со стороны Государственнаго Контроля въ намѣренномъ уменьшеніи Морскимъ вѣдомствомъ кубическаго содержанія хранящихся нынѣ лѣсовъ, составить особую Коммисію изъ двухъ отдѣленій: одного — въ новомъ Адмиралтействѣ, а другаго—на Охтѣ, поручивъ высшій надзоръ за дѣйствіями Коммисіи, собственно въ техническомъ отношеніи, Инспектору кораблестроительныхъ работъ здѣшняго порта.

3) Въ составъ Коммисіи назначить: а) Подполковника Албенскаго, въ качествѣ Помощника Инспектора кораблестроительныхъ работъ по разсортировкѣ лѣсовъ и главнаго распорядителя всею этою операціею; б) Лѣснаго Эксперта Морскаго вѣдомства Кауфмана, какъ спеціалиста по распознаванію качествъ и пороковъ лѣса. Оба они должны попеременно находиться то въ Новомъ Адмиралтействѣ, то на Охтѣ; в) по одному флотскому офицеру въ каждое отдѣленіе; и г) по одному офицеру Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ, также въ каждое отдѣленіе, по выбору Инспектора кораблестроительныхъ работъ,

для наблюденія за разсортировкою лѣсовъ въ техническомъ отношеніи.

4) При раздѣленіи лѣсовъ на категоріи, Коммисія должна руководствоваться слѣдующими правилами:

а) Италіянскій дубъ складывать отдѣльно отъ всѣхъ прочихъ породъ; польскій и курлянскій (западныхъ губерній) отдѣльно отъ дуба низовыхъ губерній (казанскаго). Но, въ случаѣ тѣсноты мѣста въ Новомъ Адмиралтействѣ, можно складывать дубъ западныхъ и низовыхъ губерній вмѣстѣ, сдѣлавъ на штукахъ помѣтки, для того, чтобы не смѣшать эти породы и дабы можно было видѣть на самыхъ штукахъ: изъ какихъ онѣ породъ: западныхъ ли губерній или низовыхъ.

б) Лѣса раздѣлять на категоріи, на основаніи вышеозначенной утвержденной классификаціи и каждую категорію укладывать отдѣльно; при чемъ, для приведенія лѣсовъ къ той или другой категоріи, предоставить Коммисіи треснувшіе концы отпиливать и болѣзненныя мѣста вычищать до спѣлой древесины.

в) При таковомъ раздѣленіи лѣсовъ имѣть въ виду возможное сокращеніе расходовъ сортировки и наиболѣе выгоднѣйшее употребленіе лѣсовъ. Посему: 1) Лѣса, заготовленные въ кряжахъ, которые по тонкости и малымъ размѣрамъ будутъ подлежать къ зачисленію въ 21 категорію, не подвергать никакой обдѣлкѣ. 2) Брусья, отесанные, хотя и не совершенно согласно съ принятою нынѣ обдѣлкою по ширинѣ, а въ два или три уступа, но отесанные по толщинѣ параллельными плоскостями во всю длину дерева, и если эти брусья могутъ быть употреблены въ дѣло цѣлымъ деревомъ съ небольшою потерею кубическаго содержанія, также не подвергать новой отескѣ. 3) Брусья, обдѣланные по толщинѣ дерева (въ правкѣ) не параллельными плоскостями, а также и тѣ изъ упомянутыхъ въ предъидущемъ 2 пунктѣ, которые не могутъ быть употреблены въ дѣло цѣлымъ деревомъ, откладывать въ сторону, и по истеченіи недѣли предъявлять Инспектору кораблестроительныхъ работъ, на тотъ конецъ, не признаетъ ли онъ болѣе выгоднымъ для казны нѣкоторые изъ таковыхъ брусьевъ разрѣзать, а другіе оставить въ прежнемъ видѣ, такъ какъ можетъ случиться, что разрѣзанныя части бруса въ совокупности будутъ дороже стоить чѣмъ цѣлый брусъ; напримѣръ: одинъ брусъ заклю-

чаетъ въ себѣ 76 куб. фут., и хотя, по неправильной обдѣлкѣ, слѣдовало бы его разрѣзать на двѣ части, но изъ каждаго отрѣзка не выйдетъ никакой цѣнной штуки. По сему таковой брусъ, для сокращенія расходовъ по обдѣлкѣ, лучше не разрѣзывать. Напротивъ того, изъ другаго бруса, заключающаго въ себѣ 77 кубическихъ футовъ, по разрѣзѣ его на двѣ части, можно выдѣлать: изъ одного отрѣзка нижнюю часть форштевня, а изъ другаго кницу; въ сложности же форштевенъ и кница будутъ стоить дороже чѣмъ цѣлый брусъ. По сему таковой брусъ лучше разрѣзать на двѣ части.

г) При назначеній новыхъ категорій, лѣса измѣряютъ по толщинѣ въ тонкомъ концѣ, а по ширинѣ—по среднему обмѣру комля и вершины, съ исключеніемъ одного горбыля. На таковыхъ лѣсахъ знаки категорій и нумера означать на торцахъ масляною краскою: первые—*красною*, а послѣдніе *бѣлою*.

д) По назначеніи категорій, лѣса заносить въ шнуровыя тетради, по особой формѣ, въ которыхъ означать старый и новый нумера штукъ, прежніе и новые размѣры и кубическое содержаніе каждой штуки, и происшедшую трату отъ перечисленія по новымъ категоріямъ. Тетради эти должны служить документомъ для перенесенія лѣсовъ изъ книгъ 1861 въ книги 1862 года, по утвержденіи, кѣмъ слѣдуетъ, траты, если оная произойдетъ.

е) Коммисіи вести журналы своимъ занятіямъ, тоже по особой формѣ, въ которыхъ означать ежедневно: сколько разобрано лѣсовъ, и сколько было на работѣ людей и лошадей, съ означеніемъ и цѣны заработной платы.

ж) Наемъ рабочихъ людей и приказчиковъ, если въ сихъ послѣднихъ встрѣтится надобность, а также лошадей, по недѣльно или по суточно, предоставляется усмотрѣнію главнаго смотрителя лѣсовъ, съ тѣмъ только, чтобы заработная плата не превышала той, которая вообще будетъ уплачиваться за работы въ адмиралтействахъ.

з) Потребныя для производства сихъ работъ деньги, отпускать по предложеніямъ Капитана надъ портомъ, въ слѣдствіе требованія главнаго смотрителя лѣсовъ, въ его распоряженіе, въ началѣ каждой недѣли, подъ отчетную вѣдомость, которую, по раздачѣ денегъ, онъ обязанъ представить въ контору вмѣстѣ съ журналами.

Въ настоящее время при С.-Петербургскомъ портѣ разсортировано по категоріямъ все количество италіянскаго, прусскаго и курляндскаго дуба, всего до 680,000 куб. футъ; на эту операцію израсходовано всего 13.500 р., окончательный отчетъ Коммисіи по разсортировкѣ лѣсовъ еще не полученъ.

О ходѣ этой работы въ прочихъ портахъ особыхъ донесеній не имѣется; въ отчетахъ же портовыхъ конторъ за 1861 г., объ этомъ упомянуто только въ отчетахъ: *Николаевскаго порта*, гдѣ разсортировано дубу 10.431 куб. фут., съ употребленіемъ на это до 807 руб. 43 к.; и *Архангельскаго*, въ которомъ состояло на лицо 1.877 дубовыхъ кряжей.

2) *О разсортировкѣ Казанскихъ и Курляндскихъ лѣсовъ прежнихъ заготовокъ.*

Въ концѣ 1860 г., какъ заявлено въ отчетѣ за тотъ годъ (стр. 149), приступлено было вь С.-Петербургскомъ портѣ къ разсортировкѣ Казанскаго дуба прежнихъ заготовокъ.

Операція эта, съ разрѣшенія Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, предоставлена была въ хозяйственное распоряженіе помощниковъ Капитана надъ С.-Петербургскимъ портомъ, Капитановъ 2 ранга: *Гагмана* и *Кузнецова*.

Изъ отчетовъ, представленныхъ гг. Гагманомъ и Кузнецовымъ, въ іюнѣ 1861 г. оказалось, что въ *Новомъ Адмиралтействѣ*, изъ числа подвергнутыхъ браковкѣ 51.604 куб. ф. казанскаго дуба, получено: годныхъ брусьевъ и досокъ 9.303 куб. ф., обрѣзковъ и горбылей 187 ф., совершенно фаутныхъ брусьевъ и кряжей, незаслуживающихъ разработки, *23.024* куб. ф. и годныхъ только въ дрова *19.090* куб. ф.; а на *Охтенской верфи*, изъ числа подвергнутыхъ браковкѣ 117.468 куб. ф., оказалось совершенно годныхъ 4.034 куб. ф.; годныхъ, но съ фаутомъ 10.418 куб. ф., обрѣзковъ и горбылей годныхъ въ дрова 9.202 фута и кряжей, незаслуживающихъ разработки, 93.814 куб. фут.

Такой результатъ фактически доказалъ, что большая часть казанскаго дуба, какъ основательно заключила Коммисія Охтенской верфи, подверглась внутренней гнилости и разнымъ фаутамъ, дѣлающимъ этотъ лѣсъ негоднымъ для настоящаго кораблестроенія, а потому, дабы не дѣлать дальнѣйшихъ издержекъ на браковку и сортировку этого дуба, испрошено разрѣшеніе Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала, на

продажу, для опыта, части не разсортированнаго казанскаго дуба, въ количествѣ отъ 10.000 до 12.000 куб. фут.

Въ исполненіе сего, Кораблестроительный Департаментъ, сдѣлавъ распоряженіе о прекращеніи разсортировки и браковки казанскаго дуба, вызывалъ желающихъ купить таковой дубъ, въ количествѣ отъ 10 до 12.000 куб. фут., къ торгамъ 24 и 28 Іюля.

По произведеніи торга и переторжки, высшая цѣна осталась за Почетнымъ Гражданиномъ Туромъ, по $45\frac{1}{4}$ коп. за куб. футъ.

Принявъ въ соображеніе: 1) что казанскій дубъ, заготовленный и доставленный къ Адмиралтейству до 1860 года бывшимъ Департаментомъ Корабельныхъ Лѣсовъ, обходился по 48 к. за куб. фут.; но какъ со времени заготовленія онъ подвергся уже значительному поврежденію и сдѣлался для настоящаго кораблестроенія негоднымъ, то цѣна, оставшаяся за Почетнымъ Гражданиномъ Туромъ, въ сравненіи съ тѣмъ результатомъ, который оказался при разсортировкѣ и браковкѣ дуба, представляется весьма выгодною для казны; и 2) что при С.-Петербургскомъ портѣ имѣется въ наличіи казанскаго дуба, въ кряжахъ и брусьяхъ, до 270.000 куб. фут., въ числѣ которыхъ заключается совершенно фаутнаго, какъ оказалось послѣ разсортировки, до 140,000 куб. фут., а изъ остальнаго количества, хотя и можно выбрать до 25.000 куб. фут. годнаго для разныхъ второстепенныхъ надобностей кораблестроенія, для чего нужно бы подвергнуть его браковкѣ и разсортировкѣ, но это не представляется выгоднымъ, потому: *а)* что обдѣланный казанскій дубъ обойдется столь же дорого, какъ и дубъ лучшихъ породъ; *б)* что отдѣльно продать оказавшійся послѣ разсортировки и обдѣлки, совершенно фаутный дубъ, будетъ уже трудно, а если и найдутся желающіе, то дадутъ самую ничтожную цѣну, тогда какъ неподвергнутый браковкѣ, хотя и скрывающій въ себѣ внутренніе фауты, можетъ найти себѣ болѣе выгодный сбытъ вмѣстѣ съ частью дуба, могущаго оказаться годнымъ; и *в)* что заготовляя въ значительномъ количествѣ дубъ курляндскій и польскій, Адмиралтейство не встрѣтитъ недостатка въ дубѣ для удовлетворенія второстепенныхъ надобностей кораблестроенія, ибо въ значительныхъ партіяхъ лѣса всегда окажется достаточное количество низшаго досто-

инства и размѣровъ и для этихъ надобностей,—Кораблестроительный Департаментъ признавалъ полезнымъ: 1) продать Почетному Гражданину Туру до 12.000 к. фут. казанскаго дуба, по оставшейся за нимъ цѣнѣ 45¼ коп. за куб. фут. и 2) кромѣ этихъ 12.000 куб. фут. подвергнуть продажѣ еще до 150.000 куб. фут., преимущественно фаутнаго и маломѣрнаго дуба; а остальное количество, по отобраніи кряжей лучшаго качества на видъ и бо́льшихъ размѣровъ, оставить при Адмиралтействѣ, для второстепенныхъ надобностей по кораблестроенію.

Предположеніе это утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ, по журналу 28 Марта 1861 г. ст. 22.189.

На этомъ основаніи Почетному Гражданину Туру отпущено 12 т. к. ф., на сумму 5.430 р., и, вслѣдъ за тѣмъ, назначены были торги 14 и 18 Декабря на продажу еще до 150 т. куб. фут. казанскаго дуба.

Между тѣмъ, до производства торговъ, обратились въ Кораблестроительный Департаментъ съ просьбами о продажѣ казанскаго дуба, по той же цѣнѣ, по которой таковой проданъ Почетному Гражданину Туру, т. е. по 45¼ к. за куб. футъ: Бъстолярный мастеръ Мухинъ — 2.000 куб. фут., купецъ Быковъ — 6.000 куб. ф. и купецъ Горевъ — 6.000 куб. футъ.

Какъ цѣна Тура признана выгодною для казны, то просьбы означенныхъ лицъ, съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, удовлетворены, и за проданный имъ дубъ, въ количествѣ 14 т. куб. фут., выручено 6.335 р. сер.

За симъ, въ концѣ Декабря произведены торги на продажу остальнаго количества казанскаго дуба, и, хотя на эти торги явилось много желающихъ, но цѣны объявлены низкія, а именно, въ средней сложности, за *неразсортированный* дубъ — по 27¾ коп., а за *разсортированный* — по 14½ коп.

Вслѣдствіе сего признано необходимымъ сдѣлать новые торги, которые имѣютъ быть назначены въ Мартѣ мѣсяцѣ 1862 г., и о результатѣ оныхъ будетъ упомянуто въ отчетѣ за тотъ годъ.

По второму пункту:

1) *Свѣдѣнія о тикѣ, доставленныя Контръ-Адмираломъ Лихачевымъ.*

Контръ-Адмиралъ Лихачевъ, по возвращеніи своемъ изъ

Восточнаго Океана, сообщилъ Департаменту слѣдующія свѣдѣнія о *Маулменскомъ* и *Сіамскомъ* тикѣ.

Маулменскій тикъ.

427 брусьевъ Маулменскаго тика, толщиною отъ 11 — 23 дюймовъ, шириною 10 — 22 дюймовъ и длиною отъ 25 до 33 футъ, около 50 рупій за тонъ (40 куб. фут.)

Рупія равняется 59 коп., что составитъ около 74 коп. за футъ.

557 досокъ, шириною отъ 10 до 19 дюймовъ, толщиною отъ 2—8 дюймовъ и длиною отъ 26 до 32 футъ, около 62 рупій за тонъ.

105 досокъ, шириною отъ 10 до 21 дюйм., толщиною отъ 3 — 6 дюймовъ, длиною отъ 20 до 24 футъ, около 60 рупій за тоннъ.

Доски, шириною отъ 8 до 17 дюймовъ, толщиною 3 — 11 дюймовъ и длиною отъ 8 до 16 футъ, около 35 рупій за тоннъ.

Эти цѣны относятся къ грузу, купленному домомъ Jardine, Mathison and Com., около двухъ лѣтъ тому назадъ, въ Мулменѣ.

Шкиперъ Боркельманъ, финляндскаго судна Aallotar, который былъ въ Ноябрѣ 1861 года въ Гонконгѣ и собирался идти за грузомъ въ Мулменъ, находитъ, что эти цѣны нѣсколько выше обыкновенныхъ.

Если сдѣлать заказъ торговому дому: A Heard and Com., въ Гонконгѣ, или вообще черезъ одинъ изъ Китайскихъ домовъ, то расходъ на коммисію придется двойной, т. е. около 5% китайскому дому и столько же мѣстному агенту.

Расходъ на погрузку составитъ около 2,000 рублей. Другихъ расходовъ не будетъ.

Сіамскій тикъ.

Тикъ покупается отъ туземцевъ, въ Сіамѣ, мѣрою, называемою іокъ (уок), который 16 уа (1 Wah—104 фута) длиною 1 сокъ (1 sok=19½ дюймовъ) шириною.

Сіамскаго тика извѣстно *три* породы:

Маисакъ (maisak), маитабрекъ (maitabrek) и маитайкенъ (maitaiken).

1 куб. ф. тика маисакъ вѣситъ 53 Анг. фун. (сухой 42 фун.).
1 » » маитабрекъ 62 » » 48 »
1 » » маитайкенъ 51 » » 45 »

Одинъ іокъ Сіамскаго тика.	Толщиною	1	дюймъ: равняется	$14\frac{1}{12}$	куб. футъ.
	»	2	»	$28\frac{2}{12}$	»
	»	$2\frac{1}{2}$	»	$35\frac{5}{24}$	»
	»	3	»	$42\frac{3}{12}$	»
	»	4	»	$56\frac{4}{12}$	»
	»	5	»	$70\frac{5}{12}$	»
	»	6	»	$84\frac{6}{12}$	»
	»	7	»	$98\frac{7}{12}$	»
	»	8	»	$112\frac{8}{12}$	»
	»	9	»	$126\frac{9}{12}$	»
	»	10	»	$140\frac{10}{12}$	»
	»	11	»	$154\frac{12}{12}$	»
	»	12	»	169	»

Цѣна за іокъ Сіамскаго тика, безъ накладныхъ расходовъ: отъ 20 до 24; 32 и 33 и отъ 39 до 40 тиколя. Тиколь на наши деньги составляетъ около 79 коп. сер.

Такъ какъ тикъ въ Сіамѣ платитъ внутренную пошлину, то, при погрузкѣ его, никакой вывозной пошлины не платится.

Нельзя не благодарить г. Лихачева за доставленныя имъ свѣдѣнія, которыя будутъ для Департамента весьма полезны.

При этомъ Департаментъ считаетъ долгомъ просить всѣхъ нашихъ адмираловъ и капитановъ, отправляющихся въ дальнія моря, о сообщеніи ему собираемыхъ ими свѣдѣній, по примѣру Адмираловъ *Попова* и *Лихачева*, что весьма способствовало бы Департаменту къ достиженію наивыгоднѣйшихъ результатовъ по разнаго рода хозяйственнымъ операціямъ.

2) *Адмиралъ Графъ Путятинъ доставилъ:*

а) Tarifs pour la recette et le classement des bois de construction et des bois de mature (изд. 1852 г.) и Tarif officiel pour la recette et le classement des bois de construction (1859).

б) *Одиннадцать* французскихъ контрактовъ, на поставку разнаго рода лѣса и между прочимъ, *тика* и *гондураскаго краснаго дерева*, за время съ 1854—по 1860 годъ.

3) Адъютантъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, Капитанъ 1-го ранга Князь *Лобановъ-Ростовскій* сообщилъ переведенные съ голландскаго языка:

а) *Общія правила*, для поставщиковъ.

б) *Составъ коммисіи*, для пріема матеріаловъ къ Адмиралтействамъ.

в) *Пятьнадцать* контрактовъ, на поставку разнаго рода лѣса.

г) *Правила счетоводства* о лѣсѣ, поступающемъ на пильные адмиралтейскіе заводы.

При этомъ Капитанъ 1-го ранга Лобановъ изъяснилъ, что Морское Министерство Голландіи того убѣжденія, что съ тѣхъ поръ какъ стали заготовлять лѣсъ большею частью въ обдѣланномъ видѣ, достигли до 30% экономіи, считая въ томъ числѣ, какъ слѣдствіе этой мѣры, и уменьшеніе числа портовыхъ рабочихъ.

4) *Лѣсной экспертъ Кауфманъ* представилъ собранныя имъ, въ бытность его въ 1859 и 1860 годахъ за границей, *различныя свѣдѣнія*, по лѣсной части, *въ отношеніи кораблестроенія*.

Въ свѣдѣніяхъ этихъ говорится: о лѣсной торговлѣ вообще; о заказахъ на лѣсъ, полученныхъ лѣсопромышленниками со стороны Англіи, Франціи, Голландіи, Пруссіи и другихъ націй, имѣющихъ флоты или флотиліи; и о лѣсахъ, употребляемыхъ въ кораблестроеніи, въ настоящее время.

5) *Подполковникъ Гезехусъ* сообщилъ Департаменту, что въ нѣкоторыхъ иностранныхъ адмиралтействахъ и въ особенности въ Англіи входитъ въ употребленіе дерево подъ названіемъ Green Heart, которое, по объясненію Подполковника Гезехуса, превосходя качествомъ Остъ-Индскій тикъ, вполнѣ замѣняетъ оный при обшивкѣ судовъ, но обходится дешевле тика.

Предполагая купить нѣкоторое количество этого дерева, Департаментъ, прежде исполненія сего намѣренія, обращался къ Адмиралу Графу Путятину съ просьбою сообщить: въ какой степени вышеозначенныя свѣдѣнія о деревѣ Green-Heart подтверждаются въ Англіи, на дѣлѣ.

По порученію Адмирала, Капитанъ-Лейтенантъ Колокольцевъ, далъ слѣдующій отзывъ:

«Англійскія адмиралтейства стали употреблять дерево подъ названіемъ Green-Heart, не болѣе какъ въ продолженіи *трехъ послѣднихъ* лѣтъ.

«Дерево это привозится изъ Вестъ-Индіи и отличается особенною крѣпостью и большими размѣрами, превосходя длиною почти всѣ другія деревья, употребляемыя обыкновенно въ судостроеніи; но, при этихъ преимуществахъ Green-Heart имѣетъ большой недостатокъ въ томъ, что онъ *чрезвычайно хрупокъ*.

«При посѣщеніи мною Вуличскаго и Чатамскаго Адмирал-

тействъ, я видѣлъ, на одномъ изъ кораблей, сдѣланные изъ этого дерева комельсы, которые всѣ имѣли продольныя трещины и держались только поперечными болтами, скрѣпляющими ихъ съ бимсами. Нѣкоторыя штуки Green-Heart лежали на верфяхъ съ оковкою на концахъ, въ предупрежденіе, чтобы онѣ не раскололись до обдѣлки. Я слыхалъ даже, что это дерево колется иногда подъ пилой. Недостатокъ этотъ служитъ препятствіемъ къ употребленію Green-Heart на наружную обшивку, такъ какъ, при большой хрупкости, онъ не въ состояніи выдержать крѣпленія.

«Въ Англійскихъ Адмиралтействахъ Green-Heart обыкновенно употребляется на кильсона, связные поясья, ватеръвейсы, комельсы и различныя подѣлки внутри судна; въ случаѣ необходимости, его употребляютъ также и на наружную обшивку, но съ большою осторожностью при крѣпленій».

«Что же касается до сравненія Green-Heart съ *тикомъ*, то я не слыхалъ, чтобы ему давали когда нибудь предпочтеніе, предъ симъ послѣднимъ деревомъ. Green-Heart еще не былъ испытанъ относительно долговременности службы, но весьма сомнительно, чтобы онъ имѣлъ, въ этомъ отношеніи, такія же достоинства, какъ тикъ. Старыя суда Остъ-Индской компаніи, выстроенные 50 лѣтъ тому назадъ изъ одного тика, оказываются теперь совершенно здоровыми и безъ малѣйшей гнили.

«Тикъ имѣя въ себѣ очень много масляности, не только не портитъ желѣза, но даже сохраняетъ его отъ ржавчины, что даетъ ему огромное преимущество, при вводимомъ нынѣ желѣзномъ судостроеніи.

«Green-Heart имѣетъ тоже нѣкоторую маслянность, но далеко не въ той степени какъ тикъ.

«Тяжесть Green-Heart не должна также быть упущена изъ виду: кубическій футъ тика вѣситъ 46, 56 фун., тогда какъ куб. футъ Green-Heart около 64,14 ф.

«Тикъ имѣетъ на столько гибкости, что можетъ быть употребленъ на весьма тонкую обшивку и при значительныхъ изгибахъ, тогда какъ Green-Heart рѣдко распиливается менѣе какъ на $2\frac{1}{2}$ дюйм. доски.

«Цѣна тика довольно высока, а именно 17 ф. 10 шил. load (50 куб. футъ); между тѣмъ какъ Green-Heart можетъ быть пріобрѣтенъ за 11 ф., но при этомъ слѣдуетъ имѣть въ виду:

что формы тиковыхъ брусьевъ четырехъ-угольныя, такъ что, при томъ же числѣ куб. фут., онъ выгоднѣе при распиловкѣ, чѣмъ Green-Heart, брусья котораго не имѣютъ такихъ правильныхъ формъ.

«Вообще же, въ Англійскихъ Адмиралтействахъ, Green-Heart употребляется въ весьма маломъ количествѣ, но, за всѣмъ тѣмъ его считаютъ хорошимъ деревомъ.»

Вслѣдствіе такого отзыва, Департаментъ полагалъ пріобрѣсть небольшую партію Green-Heart, и г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ возложилъ это порученіе на Предсѣдателя Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, отъѣзжавшаго въ это время въ Англію, если онъ, съ своей стороны, признаетъ полезнымъ таковую покупку; но Генералъ-Маіоръ Чернявскій, возвратившись изъ-за границы, объяснилъ, что пріобрѣтеніе Green-Heart'а, онъ нашелъ излишнимъ.

6) *Подполковникъ Гезехусъ и экспертъ Кауфманъ* доставили въ Департаментъ образцы, появившихся въ послѣднее время, на европейскихъ рынкахъ, разныхъ породъ лѣсовъ острова Ванкувера и западной Индіи, съ описаніемъ этихъ лѣсовъ.

Изъ свѣдѣній о соснѣ, ростущей на островѣ Ванкуверѣ, и извѣстной подъ названіями: въ ботаникѣ — Pinus Duglasi, а въ кораблестроеніи — Van Couvers Pin, оказывается, что наши сосновыя мачтовыя деревья имѣютъ тѣже достоинства, какъ и ванкуверскія; свѣдѣнія же, о лѣсныхъ породахъ западной Индіи, такъ любопытны и, вмѣстѣ съ тѣмъ, не обширны, что Департаментъ считаетъ обязанностью помѣстить ихъ въ своемъ отчетѣ, для свѣдѣнія лицъ, занимающихся кораблестроеніемъ.

Они заключаются въ слѣдующемъ:

«Лѣсныя породы, произрастающія въ Западной Индіи, или Южной Америкѣ, на островѣ Гвіана (Guyana) и въ Бразиліи, недавно появились на европейскихъ рынкахъ и доставляются, большею частію, изъ портовъ *Демерара*, англійскаго владѣнія;— *Суринама*, голландскаго владѣнія и частію изъ *Каенны*, французскаго владѣнія.

Всѣ тропическія породы бываютъ многоразличныхъ родовъ, носятъ разныя названія, отъ разныхъ племенъ, и по причинѣ переселенія этихъ племенъ въ разныя колоніи, мѣстныя названія такъ смѣшались, что не рѣдко одинъ и тотъ же родъ но-

ситъ 5-ть и 6-ть названій, и на оборотъ, подъ однимъ названіемъ разумѣютъ разныхъ видовъ деревья, да и самыя европейскія названія не совсѣмъ опредѣлены, почему и *приняты болѣе общія названія*; русскія же даны соотвѣтственно цвѣту древесины.

Зеленодревникъ (по Анг. Accouribroad, или Greenheart); (по Франц. Ebène verte или Coeur verte); (по Голланд. Groenhart), и подъ ботаническомъ названіемъ Bignonia Leucoxylon или Laurus Chloroxylon.

Ростетъ преимущественно по нижнимъ притокамъ Амазонской рѣки, по долинамъ Ріо-Негро и Ріо-Мадейра, и находится также въ Демерарѣ и Суринамѣ. Имѣетъ очень твердую, крѣпкую и тяжелую древесину, при большой упругости. Ростъ дерева очень высокъ и объемистъ. Оно доставляется въ брусьяхъ, длиною отъ 28 до 60 футъ, при толщинѣ отъ 12 до 26 дюймъ.

Буродревникъ (по Анг. Blackheart Blackgrenheart v. Greenheart); (по Франц. Ouacapou); (по Голл. Brucnhart) и подъ ботаническимъ названіемъ Vouacapoua Americanum.

Произрастаетъ въ Новой Гренадѣ и въ Суринамской области. Въ Англійской Гвіанѣ хотя и встрѣчается, но рѣдко.

Въ Суринамскомъ портѣ, эта порода считается какъ одна изъ прочнѣйшихъ деревъ въ кораблестроеніи. Ее доставляютъ въ размѣрахъ до 50 и болѣе футъ длины при толщинѣ до 20 и болѣе дюймъ.

Желтодревникъ (по Анг. Greenheart; по Франц. Cedre jaune, по Голл. Geelhart, и подъ ботаническимъ названіемъ Nectandra Rodiaei). Ростетъ въ большемъ количествѣ въ области Демерара, а частію и въ другихъ провинціяхъ Гвіаны. Дерево очень твердое, ткань его нѣжнѣе предъидущихъ, но, по видимому, оно менѣе упруго чѣмъ первыя. Доставляютъ его въ размѣрахъ длиною отъ 50 до 70 футъ, при толщинѣ отъ 14 до 24 дюймъ.

Багровое дерево (по Анг. Purpleheart; по Франц. Bois-violet; по Голл. Purperhart, и подъ ботаническимъ названіемъ Copaifera pubiflora или Bracteata).

Это дерево уступаетъ нѣсколько предъидущимъ въ крѣпости, но превосходитъ свойствами упругости и употребляется тамъ, гдѣ это качество составляетъ главное условіе, какъ то

въ артиллерійскихъ и въ машинныхъ потребностяхъ и для обшивки. Доставляется тоже въ большихъ размѣрахъ.

Локустовое дерево (по Англ. Locustwood, или Locust-tree; по Франц. Simiri; по Голланд. Locust и подъ ботаническимъ названіемъ Hymenea Curbaril).

Другой видъ этого дерева находится болѣе въ Демерарѣ, и извѣстенъ подъ названіемъ (Morra, Mora Exelsa, которое въ Суринамѣ называется Peto). Произрастаетъ также въ Никерскихъ долинахъ, въ Маровейнской области, и на островѣ Ямайкѣ.

Въ Соединенныхъ Штатахъ эта порода извѣстна подъ ботаническимъ названіемъ Robinia pseudacacia.

Первый же видъ произрастаетъ большею частію въ Суринамской провинціи.

Дерево великолѣпное, высокихъ качествъ, крѣпкое, твердое, упругое и очень долговѣчное. Употребляется преимущественно въ мѣстахъ, гдѣ, при особенной крѣпости, требуется большое сопротивленіе, для выдерживанія удара, какъ, напримѣръ, у лафетовъ и т. п., и въ кораблестроеніе, въ особенности для обшивки. Доставляется въ размѣрахъ длиною отъ 60 до 80 футъ, а толщиною отъ 20 до 40 и болѣе дюймъ.

Белотовое дерево, (по Анг. Bully-tree или Bullet-wood; по Франц. Balata или Palata; по Голланд. Bolletrie или Paardenflesch, и подъ ботаническимъ названіемъ Lucumamamosa или Mimusops).

На островѣ Ямайкѣ это дерево извѣстно подъ названіемъ Bumelia Salicifolia.

Оно произрастаетъ въ Демерарѣ и Каеннѣ. Дерево очень твердое и чрезвычайно крѣпкое, хотя и уступаетъ въ упругости вышеупомянутымъ породамъ. Оно употребляется въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ твердость и крѣпость составляютъ главныя условія при употребленіи, какъ, напримѣръ, на степсы, машинныя брусья, платформы подъ орудія и т. п.; доставляется же въ размѣрахъ длиною отъ 20 до 30 футъ, и толщиною отъ 20 до 30 и болѣе дюймъ.

Высокія и превосходныя качества этихъ породъ и видовъ деревъ оказываются при первомъ взглядѣ: на самомъ строеніи древесины, на плотности соединенія волоконъ и сильномъ утолщеніи сосудовъ, на сплошномъ соединеніи годовыхъ слоевъ,

переплетенномъ и струйчатомъ ихъ видѣ и по тяжести. Деревья эти, вырубленныя въ живомъ и нормальномъ состояніи, имѣютъ, такъ сказать, прочность вѣковую и одинаковую годность во всѣхъ родахъ построекъ, гдѣ требуются подобныя качества.

7) Кромѣ того гг. Гезехусъ и Кауфманъ доставили переведенные на русскій языкъ:

Контракты на поставку къ Морскому управленію въ Флессингенѣ мачтъ, реевъ и палубныхъ досокъ.

8) Изъ контрактовъ, доставленныхъ Графомъ *Путятинымъ* переведены заключенные на поставку тика и гондурасскаго краснаго дерева; остальные же находятся въ переводѣ.

Всѣми вышеприведенными свѣдѣніями Департаментъ пользуется каждый разъ, когда встрѣчается надобность обусловить поставку заграничныхъ лѣсовъ къ нашимъ Адмиралтействамъ и, кромѣ того, означенныя свѣдѣнія приняты въ соображеніе, при составленіи правилъ браковки лѣсовъ, каковыя правила еще не обработаны окончательно.

9) Въ 1861 году составлены Департаментомъ и утверждены г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ *инструкціи* пріемной коммисіи и главному смотрителю лѣсовъ С.-Петербургскаго порта.

Заготовляемые Кораблестроительнымъ Департаментомъ, для С.-Петербургскихъ Адмиралтействъ, лѣса принимались всегда при особыхъ коммисіяхъ, *одной* — въ Новомъ адмиралтействѣ, а *другой* — на Охтѣ; но обязанности и отвѣтственность пріемныхъ коммисій опредѣлены не были; самыя коммисіи составлялись, большею частію, изъ офицеровъ корпуса Корабельныхъ Инженеровъ, имѣвшихъ другія занятія и подчиненныхъ Кораблестроительному Департаменту. Сверхъ того, въ обѣихъ коммисіяхъ участвовалъ непремѣннымъ членомъ главный смотритель лѣсовъ, который, какъ и прочіе члены, кромѣ обязанности по коммисіямъ, имѣлъ другія и часто обширныя занятія по своей прямой должности.

Такимъ образомъ, почти ни одинъ изъ членовъ обѣихъ коммисій, не имѣлъ возможности заниматься, съ должнымъ вниманіемъ и усердіемъ, *собственно пріемкою лѣсовъ*.

Кромѣ того, по неопредѣленію обязанностей коммисій, а также главнаго смотрителя и содержателей лѣсовъ, дѣлопроизводство по пріему лѣсовъ было весьма сложно, и часто объ од-

номъ и томъ же обстоятельствѣ производились дѣла въ коммисіяхъ и въ лѣсномъ содержаніи.

Съ утвержденіемъ новой системы распредѣленія лѣсовъ по категоріямъ, существовавшій до сего времени порядокъ пріема лѣсовъ неминуемо долженъ былъ измѣниться.

Кромѣ того, *предметъ пріема къ Адмиралтейству лѣсовъ*, по важности своей, требуетъ, чтобы всѣ члены коммисіи имѣли возможность заниматься этимъ дѣломъ съ должнымъ вниманіемъ и чтобы большая часть лицъ, изъ которыхъ составлены коммисіи, *не были бы въ прямой зависимости отъ мѣста, заготовляющаго лѣсъ*, т. е. Кораблестроительнаго Департамента.

Въ слѣдствіе вышеизложеннаго Департаментъ полагалъ:

1) Пріемныя коммисіи, для освидѣтельствованія поставляемыхъ подрядчиками въ Новое Адмиралтейство и на Охту лѣсовъ, предоставить наблюденію одного Предсѣдателя, который имѣлъ бы общій и главный надзоръ за пріемкою лѣсовъ къ С.-Петербургскому порту, и участвовалъ бы въ разъясненіи недоразумѣній, возникающихъ, при пріемѣ, относительно качества лѣса.

Эту обязанность оставить, по прежнему, на Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Генералъ-Маіорѣ *Бурачкѣ*.

Для ближайшаго же руководства всѣмъ этимъ дѣломъ и постояннаго надзора за правильностію пріема и опредѣленія размѣровъ и категорій каждой штуки, назначить помощникомъ къ предсѣдателю, Члена Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, Корабельнаго Инженера, Подполковника *Гесехуса*, который долгое время находился при пріемѣ лѣсовъ за границею, отъ торговаго дома Бугенгагенъ, и кромѣ того, какъ опытный судостроитель, принималъ участіе въ составленіи вновь утвержденной классификаціи корабельныхъ лѣсовъ.

Слѣдовательно, этотъ Штабъ-Офицеръ на столько знакомъ съ настоящимъ дѣломъ, что можетъ дать ему надлежащее и соотвѣтственное пользамъ казны направленіе.

Въ случаѣ же отсутствія г. Гезехуса изъ какого либо Адмиралтейства, обязанность его, въ отношеніи разъясненія недоразумѣній, долженъ исполнять старшій судостроитель того Адмиралтейства.

2) Членами въ Коммисіи назначить:

Въ Новомъ Адмиралтействѣ

а) Одного изъ помощниковъ Капитана надъ портомъ, по его усмотрѣнію.

б) Флотскаго Офицера, по назначенію Инспекторскаго Департамента; и

в) Офицера Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ, по назначенію Инспектора кораблестроительныхъ работъ.

На Охтѣ

а) Одного изъ помощниковъ Капитана надъ портомъ, по его усмотрѣнію.

б) Флотскаго Офицера, по назначенію Инспекторскаго Департамента; и

в) Офицера Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ, по назначенію Инспектора кораблестроительныхъ работъ.

Сверхъ того, въ распоряженіе Инженеръ Подполковника Гезехуса назначить унтеръ-офицера Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ *Епифанова*, который находился при пріемѣ лѣсовъ отъ торговаго дома Бугенгагенъ, и нѣсколько другихъ нижнихъ чиновъ, ознакомленныхъ съ сортировкою лѣсовъ.

3) При пріемѣ сосновыхъ лѣсовъ, какъ въ Новомъ Адмиралтействѣ, такъ и на Охтѣ, кромѣ вышеозначенныхъ лицъ, обязать участвовать смотрителя и мастера лѣсопильнаго завода того Адмиралтейства, куда принимается лѣсъ.

4) Главному смотрителю лѣсовъ вмѣнить въ обязанность, чтобы онъ, не будучи обязательнымъ членомъ пріемныхъ Коммисій, участвовалъ, по мѣрѣ возможности, въ пріемѣ лѣсовъ, на правахъ члена, и отвѣчалъ бы, на равнѣ съ прочими членами, за качества принятаго при участіи его лѣса, кромѣ тѣхъ случаевъ, когда, не смотря на указаніе его, что лѣса недоброкачественны,— Коммисіи удостоятъ ихъ къ пріему; и

5) Въ видахъ упрощенія порядка пріема лѣсовъ, и дабы дать главному смотрителю и содержателямъ лѣсовъ возможность заниматься своими прямыми обязанностями по службѣ, т. е. пріемомъ, храненіемъ и отпускомъ лѣсовъ, раздѣлить обязанности и отвѣтственность по пріему лѣсовъ между пріемными Коммисіями и чинами лѣснаго содержанія, слѣдующимъ образомъ:

а) Обязанности пріемныхъ Коммисій состоятъ преимущественно въ освидѣтельствованіи лѣсовъ по качеству, вѣрномъ распредѣленіи ихъ по категоріямъ, наблюденіи, чтобы на каждой принятой штукѣ вѣрно и ясно были вырѣзаны: *нумеръ, размѣренія, категорія и фамилія подрядчика.*

б) За тѣмъ самый пріемъ лѣсовъ, внесеніе въ приходо-расходныя книги, выдачу квитанцій подрядчикамъ, наблюденіе за укладкою лѣсовъ въ сараи и стабеля и сохраненіе ихъ отъ порчи, возложить на *главнаго смотрителя и содержателей лѣсовъ.*

в) Такимъ образомъ, пріемныя коммисіи должны отвѣтствовать *за качество обракованныхъ ими лѣсовъ,* а чины лѣснаго содержанія — *за вѣрность съ документами количества принятаго лѣса* и за *сохранность онаго.*

Таковыя предположенія Департамента одобрены г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ и, на этихъ главныхъ основаніяхъ, составлены Департаментомъ подробныя инструкціи пріемной коммисіи и главному смотрителю лѣсовъ, которыя, какъ уже сказано выше,—утверждены г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

Инструкціи объявлены по Морскому вѣдомству циркуляромъ Кораблестроительнаго Департамента отъ 21-го Іюня 1861 года за № 14.

Вмѣстѣ съ тѣмъ предложено лѣсному эксперту Морскаго вѣдомства *Кауфману,* какъ спеціалисту по лѣсной части, участвовать въ трудахъ коммисій, на правахъ члена, съ отвѣтственностью за качество принимаемыхъ къ порту лѣсовъ.

10) Въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г., на страницѣ 140, сказано, что *правила о пріемѣ и браковкѣ корабельныхъ лѣсовъ,* составленныя въ 1854 году, съ замѣчаніями на нихъ спеціалистовъ, и въ томъ числѣ эксперта Кауфмана, переданы въ Кораблестроительный Техническій Комитетъ, для пересмотра.

Въ Августѣ мѣсяцѣ 1861 года, комитетъ сообщилъ: «что составленное экспертомъ Кауфманомъ руководство къ распознаванію породъ дуба и къ браковкѣ лѣсовъ составлено съ знаніемъ дѣла и заслуживаетъ одобрѣнія, и что такого рода руководство было бы весьма полезно для браковщиковъ и пріемщиковъ лѣсовъ на кораблестроеніе, потому что существующія по этому предмету отрывочныя свѣдѣнія и замѣчанія, въ раз-

ныхъ сочиненіяхъ, до сихъ поръ не приведены въ систематическій порядокъ и не могутъ вполнѣ удовлетворить всѣмъ требованіямъ кораблестроенія. Для полноты же вышеозначеннаго руководства необходимо изложить въ немъ и описаніе свойствъ, качествъ, болѣзней и пороковъ въ прочихъ лѣсахъ, употребляемыхъ также въ кораблестроеніе, какъ-то: лиственицы, сосны, тика, гондурасскаго краснаго дерева и проч., и тогда сочиненіе это подвергнуть разсмотрѣнію ученыхъ спеціалистовъ Лѣснаго вѣдомства.

«Что касается до проэкта правилъ браковки, то, при покупкѣ лѣсовъ, предполагаемаго симъ проэктомъ дѣленія лѣсовъ на три сорта, по ихъ качеству, допустить нельзя, потому что всякій лѣсъ, принимаемый для Адмиралтействъ, не долженъ имѣть никакихъ фаутовъ, т. е. болѣзней или пороковъ, обращающихъ дерево въ гниль.

«Но дабы, при пересмотрѣ и измѣненіи существующихъ правилъ для пріема и браковки въ Адмиралтействахъ корабельныхъ лѣсовъ, воспользоваться указаніями г. Кауфмана, изложенными въ представленномъ имъ проэктѣ, признается полезнымъ поручить г. Кауфману, какъ опытному эксперту, дополнить проэктъ этотъ правилами для браковки другихъ лѣсовъ, употребляемыхъ въ кораблестроеніи, какъ-то: *тика, гондурасскаго дерева*, а также и ростущихъ у насъ деревъ — *лиственицы* и *сосны*, согласовавъ его съ тѣми требованіями качествъ отъ корабельнаго лѣса, которыя изложены въ классификаціи лѣсовъ по категоріямъ, составленной Кораблестроительнымъ Департаментомъ, и потомъ доставить проэктъ этотъ въ комитетъ, для соображеній при окончательномъ начертаніи правилъ для пріема и браковки лѣсовъ, вообще принимаемыхъ на кораблестроеніе.»

Такое заключеніе комитета сообщено г. Кауфману, *къ исполненію.*

11) Полученное изъ Библіотеки Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала сочиненіе подъ заглавіемъ: Instruction sur les bois de la marine et leur application aux constructions navales, переведенное, по порученію Департамента на русскій языкъ, Инженеръ Штабсъ-Капитаномъ *Коршиковымъ*, какъ о томъ упомянуто въ отчетѣ за 1860 г. стр. 121, передано было Кораблестроительнымъ Департаментомъ, для разсмотрѣ-

нія, и, если окажется нужнымъ, для исправленія, члену Кораблестроительнаго Техническаго Комитета Инженеръ Подполковнику *Гезехузу*, который, возвращая переводъ, присовокупилъ, что свѣдѣнія, заключающіяся въ немъ, могутъ служить хорошимъ руководствомъ, для выбора дубовыхъ деревъ на корнѣ, и что на русскомъ языкѣ не имѣется подобнаго руководства.

Послѣ сего, переводъ былъ переданъ на разсмотрѣніе Морскаго Ученаго Комитета, причемъ Кораблестроительный Департаментъ ходатайствовалъ объ изданіи его въ пользу переводчика, на счетъ особой суммы, имѣющейся въ распоряженіи Департамента; на что и послѣдовало разрѣшеніе Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, по журналу Ученаго Комитета 11-го Апрѣля 1861 года, № 74.

Печатаніе сего перевода, въ количествѣ 500 экземпляровъ, предоставлено вольной типографіи Гогенфельдена и К°, за 1.082 р. 50 коп., и въ настоящее время текстъ перевода отпечатанъ, но не готовы еще хромолитографическіе рисунки, приложенные къ этой книгѣ.

По третьему пункту, о лѣсныхъ сараяхъ.

Въ отчетѣ Департамента за 1860 годъ, на стр. 122, имѣются свѣдѣнія о первоначальныхъ распоряженіяхъ, сдѣланныхъ Кораблестроительнымъ Департаментомъ, по предмету изготовленія таковыхъ сараевъ, на заводахъ вѣдомства Министерства Финансовъ.

Въ 1861 году, согласно съ ходатайствомъ Морскаго вѣдомства, данъ былъ нарядъ Олонецкимъ заводамъ на изготовленіе одного металлическаго сарая, съ двумя подъемными кранами и двумя металлическими затворами.

Сарай долженъ имѣть слѣдующія размѣренія:

Длина	338	футъ.
Ширина	84	»
Высота подъ конекъ	48	»

Для собранія свѣдѣній о ходѣ этой работы, по приказанію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, былъ командированъ на заводы, въ Августѣ мѣсяцѣ, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Подпоручикъ *Рудыковскій*.

Изъ собранныхъ имъ свѣдѣній оказалось, что *Александровскій чугунно-литейный заводъ* въ *Петрозаводскѣ*, на которомъ

предположено изготовить сарай, занятъ былъ въ то время отливкою и отдѣлкою орудій, а также отливкою въ значительномъ числѣ мелкихъ чугунныхъ издѣлій, какъ то: *котловъ*, *заслонокъ*, *вьюшекъ* и проч.; что на заводѣ нѣтъ приспособленій, для отливки вещей столь значительныхъ размѣровъ, какъ столбы сарая; и что при заводѣ неимѣется желѣза, а желѣзодѣлательное заведеніе только еще предполагается устроить.

По отзыву Начальника Олонецкихъ заводовъ Полковника Фелькнера, къ работамъ по устройству сарая не было приступлено, по неточности детальныхъ чертежей, недостатку желѣза и потому, что уволенные отъ обязательной службы мастеровые завода требовали столь высокой платы, что заводъ не могъ принять ихъ условій.

Для пополненія чертежей, былъ командированъ сюда съ завода кондукторъ *Марковъ*; а для собранія цѣнъ на желѣзо — Поручикъ *Дмитріевъ*.

Собственно же въ отношеніи размѣщенія и размѣреній лѣсныхъ сараевъ въ С.-Петербургскомъ Новомъ Адмиралтействѣ, въ 1861 году, при разсмотрѣніи чертежей 4-го лѣснаго сарая, послѣдовало приказаніе Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала:

1) Желѣзные сараи въ Новомъ Адмиралтействѣ расположить уступами (кремольерами), оставивъ мѣсто для проѣзда.

2) Сдѣлать подробное соображеніе о цѣнности *одного сарая*, съ аркою, и двухъ *отдѣльныхъ* сараевъ, на томъ же пространствѣ.

3) Принять къ исполненію тотъ изъ этихъ двухъ проэктовъ, который окажется дешевле; и

4) Сараи начать строить на указанномъ мѣстѣ, подвигаясь отъ этого мѣста съ сѣвера на югъ.

Новые чертежи сараямъ были составлены Строительнымъ Управленіемъ, совмѣстно съ Кораблестроительнымъ Департаментомъ, при чемъ найдено, что устройство двухъ отдѣльныхъ сараевъ будетъ стоить дешевле постройки одного сарая, съ покрытымъ пролетомъ.

По утвержденіи этихъ чертежей, они отосланы были къ Начальнику Олонецкихъ горныхъ заводовъ, который, возвративъ чертежи, увѣдомилъ, что хотя приготовлены нѣкоторымъ частямъ сарая детальные чертежи, но какъ Олонецкіе заводы

заняты экстренною работою, по изготовленію нарѣзныхъ орудій и артиллерійскихъ снарядовъ новой системы, то и въ настоящее время заводы не могутъ приступить къ работѣ, по изготовленію сарая.

Посему Департаментъ ходатайствовалъ, о разрѣшеніи заказать *четвертый* металлическій сарай, для здѣшняго Адмиралтейства, за границею.

Заказъ этотъ, по случаю сокращенія финансовыхъ смѣтъ Морскаго вѣдомства, отложенъ до пріисканія свободнаго источника.

Нарядъ же на изготовленіе сарая на Олонецкихъ заводахъ не отмѣненъ, и сдѣлано сношеніе съ Министерствомъ Финансовъ: не признано ли будетъ возможнымъ, согласно съ первымъ предположеніемъ, возложить выдѣлку желѣзныхъ вещей, входящихъ въ составъ сарая, на Уральскіе Горные заводы.

ПО ЧЕТВЕРТОМУ ПУНКТУ.

Изъ *лѣсныхъ операцій*, въ 1861 году, продолжались: поставка курляндскаго дуба: *торговымъ домомъ Бугенгагена и К⁰* и *Фелейзеномъ*; пріобрѣтеніе большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ чрезъ *Фелейзена* и Подполковника *Гезехуса*; поставка италіянскаго дуба купцомъ *Великановымъ*; поставка нагелей изъ американской акаціи; и поставка сосновыхъ бревенъ купцомъ *Русановымъ*. Вновь начаты: поставка тику и гондурасскаго краснаго дерева, чрезъ купца *Геллера* и эксперта *Кауфмана*; пріобрѣтеніе юкатанскаго краснаго дерева; заготовленіе орѣховаго и ясневаго дерева, а также сосновыхъ и еловыхъ бревенъ.

Подробныя свѣдѣнія о всѣхъ сихъ операціяхъ заключаются въ слѣдующемъ:

1) *Объ окончательномъ разсчетѣ сдѣланномъ съ Берлинскимъ торговымъ домомъ Бугенгагенъ и К⁰, по контракту 5-го Іюня 1858 года.*

Въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г. (стр. 126 и 127) сказано, что *окончательный разсчетъ* съ торговымъ домомъ Бугенгагенъ и К⁰ не сдѣланъ, по неполученію слѣдующаго отъ этого дома остальнаго лѣса, въ количествѣ 14.642 куб. фут.

Въ навигацію 1861 г. лѣсъ этотъ доставленъ къ С. Петербургскому Адмиралтейству, въ количествѣ 14.033$^{11}/_{12}$ куб. футъ и, по составленному окончательному расчету, вышелъ слѣдующій результатъ:

	Ожидалось.	Доставлено.	Болѣе.	Менѣе.
1-й катег.	до 3.384 к. ф.	3.509$^{4}/_{12}$ к. ф.	125$^{4}/_{12}$ к. ф.	—
2-й »	» 6.301$^{5}/_{12}$ »	5.099$^{9}/_{12}$ »	— »	1.201$^{8}/_{12}$
3-й »	» 327$^{3}/_{12}$ »	266$^{7}/_{12}$ »	— »	60$^{8}/_{12}$
4-й »	» 2.607$^{2}/_{12}$ »	2.733$^{8}/_{12}$ »	126$^{6}/_{12}$ »	—
5-й »	» 2.022$^{3}/_{12}$ »	2.424$^{7}/_{12}$ »	402$^{4}/_{12}$ »	—
	14.642$^{1}/_{12}$ »	14.033$^{11}/_{12}$ »	654$^{2}/_{12}$ »	1.262$^{4}/_{12}$
По контрактнымъ цѣнамъ на сумму			Болѣе. 822 р. 36$^{1}/_{2}$ к.	Менѣе 990 р. 59$^{1}/_{2}$

а, замѣняя недостатокъ излишкомъ, оказывается, что по этой операціи доставлено лѣсу менѣе противу предположенія только на 168 руб. 23 коп. сер.

Кромѣ того, при повѣркѣ частныхъ счетовъ, по которымъ уплачивались деньги въ Берлинѣ, оказалось, что Буггенгагену передано было въ 1860 году по ошибкѣ 40 руб. 25 коп., всего же отъ контрагента слѣдовало получить 208 руб. 48 коп.

Эти деньги возвращены въ Департаментъ, при увѣдомленіи нашей Миссіи въ Берлинѣ, что торговый домъ Буггенгагена и К° сдѣланнымъ съ ними окончательнымъ разсчетомъ остался доволенъ.

Весь расходъ по этой операціи составляетъ *350.625 р. 5 к.*

2) *О поставкѣ курляндскаго дуба дворяниномъ Фелейзеномъ, въ количествѣ до 500 т. куб. футъ, по контракту 30-го Іюня 1859 года.*

Въ отчетѣ Департамента за 1860 г., свѣдѣнія объ этой поставкѣ изложены на стр. 128 — 131.

По контракту Фелейзенъ долженъ былъ окончить поставку лѣсовъ въ навигацію 1861 года.

По сдѣланному съ нимъ расчету въ концѣ 1860 года, ему оставалось поставить:

2-й категоріи	91.376	куб. фут.
3-й » »	69.182	» »
4-й » »	31.639	» »

Въ теченіи навигаціи 1861 г. поставлено:

2-й	категоріи	53.460 $^{10}/_{12}$	куб. фут.
3-й	» »	18.305 $^{5}/_{12}$	» »
4-й	» »	6.070	» »

Слѣдовательно не доставлено:

2-й	категоріи	37.916	куб. фут.
3-й	» »	50.876	» »
4-й	» »	25.569	» »

Всего 114.361 куб. фут., т. е., въ общей сложности на 52 т. куб. фут. менѣе одно-годовой пропорціи, составляющей 166 т. куб. фут.

Г. Фелейзенъ объявилъ: 1, что онъ не могъ окончательно выполнить контрактъ, потому что въ зиму 18$\frac{60}{61}$ г. въ Либавскомъ портѣ было только одно мѣсто, на которое можно было складывать вывозимый изъ лѣсовъ курляндскій дубъ, для погрузки его въ послѣдствіе на суда, но и то въ началѣ весны 1861 г. потребовалось вѣдомству Путей Сообщенія, для склада разныхъ каменныхъ и лѣсныхъ матеріаловъ, заготовляемыхъ для вновь строющагося Либавскаго порта; 2, что для ускорѣнія перевозки дуба были наняты фурмана даже изъ Пруссіи, а дубъ перевозился и въ то время, когда его уже грузили на суда, но и въ этомъ случаѣ вѣдомство Путей Сообщенія не дозволило продолжать перевозку и погрузку дуба, и потребовало немедленно очистить мѣсто.

Въ удостовѣреніе справедливости своего отзыва г. Фелейзенъ представилъ свидѣтельство о томъ же Либавскаго городоваго магистрата.

По сему г. Фелейзенъ просилъ отсрочить ему поставку остальнаго количества лѣса до конца навигаціи 1862 года, безъ взысканія штрафа.

Принявъ въ соображеніе, что по ходу судостроительныхъ работъ въ С.-Петербургѣ и Кронштадтѣ не имѣется въ настоящее время надобности въ дубѣ и что исправное окончаніе г. Фелейзеномъ контракта въ навигацію 1862 г. обезпечивается удержаннымъ у него изъ платежей 13.900 руб., кромѣ залога въ 27.850 руб., Адмиралтействъ-Совѣтъ, по журналу 29-го Ноября 1861 г. ст. 22.307, разрѣшилъ отсрочить Фелейзену окончательную поставку лѣсовъ по означенному контракту до конца навигаціи 1862 г.

Что касается до сложенія съ него штрафа, то объ этомъ будетъ представлено Адмиралтействъ-Совѣту, по окончательномъ исполненіи дворяниномъ Фелейзеномъ заключеннаго съ нимъ контракта.

Въ 1861 году г. Фелейзену уплачено 172.462 р. 41 коп., которые, съ деньгами выданными ему до 1861 г., составляютъ 346.889 руб. 27 коп.

3) *О покупкѣ большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ.*

а) Чрезъ Подполковника Гезехуса и лѣснаго эксперта Кауфмана; и б) дворянина Фелейзена.

Въ отчетѣ Департамента 1860 г. на страницахъ 134—137, изложены причины, побудившія къ пріобрѣтенію большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ и первоначальный ходъ этихъ операцій.

Въ 1861 году доставлены остальные лѣса, купленные Подполковникомъ Гезехусомъ, въ количествѣ 22 т. к. ф., которые, съ полученными въ 1860 г., составили партію въ 74 т. к.футъ.

За этотъ лѣсъ уплачено, чрезъ Русское посольство въ Берлинѣ, 113.211 р. 15 к.

Когда было приступлено къ выгрузкѣ лѣсовъ, полученныхъ въ 1861 г. на суднѣ Адмиралъ Мѣтлинъ, торговый домъ Миллеръ, при посредствѣ котораго совершалась поставка лѣса, просилъ Департаментъ ускорить выгрузку онаго, такъ какъ, по договору, заключенному со шкиперомъ судна, за каждый день простоя, сверхъ установленнаго срока, платится штрафъ въ 100 гульденовъ.

Департаментомъ сдѣлано было распоряженіе къ скорѣйшей выгрузкѣ; но, не смотря на это, по окончаніи оной г. Миллеръ сообщилъ Департаменту, что за 15 дней простоя требуется штрафъ въ 1.500 гульденовъ, и просилъ уплатить эти деньги.

Департаментъ, несчитая себя обязаннымъ платить штрафы по договорамъ, заключеннымъ мимо его, отказалъ Миллеру въ этой просьбѣ.

По котракту на доставку большемѣрныхъ лѣсовъ, *заключенному съ Фелейзеномъ*, онъ обязался поставить таковаго лѣса до 50.000 куб. фут. въ навигацію 1860 г., но этого не исполнилъ, по его объясненію въ слѣдствіе распутицы, дурнымъ дорогамъ, и поврежденія Гарзденскаго моста на Прусской границѣ, чрезъ который должны были доставляться лѣса въ Мемель, изъ лѣсныхъ дачъ Ковенской губерніи.

Причины эти не признаны уважительными, за даннымъ Филейзеномъ еще до заключенія контракта отзывомъ, что большемѣрные лѣса, предложенные имъ Адмиралтейству въ началѣ 1860 г. и заготовленные въ Ковенской губерніи, *перевезены уже на подводахъ въ Мемель.*

Посему Адмиралтействъ-Совѣтъ положилъ: отсрочить Фелейзену поставку большемѣрнаго лѣса по контракту 23-го Іюня 1860 года до конца навигаціи 1861 г., такъ какъ въ лѣсахъ этихъ въ то время не имѣлось настоятельной надобности, съ взысканіемъ штрафа по полпроцента въ мѣсяцъ, со дня истеченія срока контракта, т. е. съ 8-го Ноября 1860 года.

Но и въ навигаціи 1861 г. Фелейзенъ нисколько не выставилъ лѣса, вслѣдствіе крушенія судна, на которомъ находились большемѣрные лѣса, отправленные имъ изъ Мемеля, и мелководія рѣкъ Ясольды и Шары, въ чемъ и представлены контрагентомъ надлежащія удостовѣрительныя свидѣтельства.

При этомъ Фелейзенъ объяснилъ, что въ началѣ 1860 г. значительная часть его лѣсовъ была у него дѣйствительно въ готовности въ Мемелѣ, а другая часть вывозилась изъ лѣсныхъ дачъ Ковенской губерніи; но, при обдѣлкѣ той партіи, которая находилась уже въ Мемелѣ, оказалось что лѣсъ не соотвѣтствуетъ адмиралтейскому браку, и, что вообще, не могъ выйти надлежащихъ размѣровъ; а партія, находившаяся въ лѣсахъ на границѣ Пруссіи, за поврежденіемъ Гардзенскаго моста, не могла быть доставлена въ Мемель.

Такимъ образомъ онъ вынужденнымъ нашелся, съ пожертвованіемъ значительнаго капитала, принять мѣры къ заготовленію дуба въ Волынской и Минской губерніяхъ, но и тутъ встрѣтилъ вышеприведенныя препятствія.

Обстоятельства, воспрепятствовавшія Фелейзену поставить законтрактованный у него лѣсъ, имѣютъ быть представлены на усмотрѣніе Адмиралтействъ-Совѣта.

4) *О поставкѣ италіянскаго дуба купцомъ Великановымъ.*

Въ отчетѣ Департамента за 1860 г., стр. 131, сказано, что, на основаніи Высочайше утвержденнаго 30 Іюля 1858 г. журнала Адмиралтействъ-Совѣта ст. 20.610, купцу Великанову предоставлено поставить къ С.-Петербургскому Адмиралтейству, въ теченіи трехъ лѣтъ, на коммерческомъ правѣ, до 175.527 куб. фут. италіянскаго дуба.

Въ теченіи навигаціи 1861 г. купцомъ Великановымъ постивлено до 80.000 куб. футъ, что составитъ, вмѣстѣ съ дубомъ, поставленнымъ въ теченіи 1858, 1859 и 1860 годовъ, до 172.000 куб. фут.

Какъ все количество, слѣдовавшее отъ Великанова, простарается до 175.527 куб. фут.; и отъ него недоставлено до полнаго количества только до 3.500 куб. фут., то, по полученіи отъ пріемной Коммисіи окончательныхъ свѣдѣній, будетъ сдѣланъ по этой операціи *окончательный разсчетъ*, въ томъ вниманіи, чтобы изъ за незначительнаго количества недостающаго до цифры первоначально назначенной не продлить операцію еще на годъ.

По настоящей поставкѣ возникло недоразумѣніе: слѣдуетъ ли, кромѣ цѣны лѣса по фактурѣ, уплачивать г. Великанову 11, или только 5%?

Какъ поставка производилась на коммерческомъ правѣ, безъ контракта, то условія ея были опредѣлены только въ журналѣ Кораблестроительнаго Техническаго Комитета отъ 7-го Іюля 1858 г. № 904.

Въ журналѣ сначала приводится отзывъ г. Великанова, въ которомъ тотъ просилъ 5% за коммисіи и 6% на затраченный имъ капиталъ (итого 11%), а далѣе сказано: «Сверхъ сего «Великановъ объявилъ, что въ настоящее время онъ не можетъ «назначить опредѣлительныхъ цѣнъ за куб. фут., но обязывается, что ни въ какомъ случаѣ онѣ не превзойдутъ того, «во что обошлись ему привезенныя для образца дубовыя штуки, «съ прибавкою только 5% за коммисію».

Основываясь на этомъ, Департаментъ полагалъ уплатить Великанову *только* 5%; но онъ, опираясь на свой отзывъ, въ коемъ говорилось объ 11% требовалъ уплаты ему не 5, а 11%. Адмиралтействъ-Совѣтъ, по журналу 22 Февраля ст. 21.989, рѣшилъ это недоразумѣніе въ пользу Великанова, на томъ основаніи, что, въ случаѣ неясности условій, общій законъ (св. зак. гражд. т. X. ч. I ст. 1539) предписываетъ изъяснять договоры болѣе въ пользу того, кто обязался что либо отдать или исполнить.

Въ 1861 году платежей по этой операціи не было.

5) *О нагеляхъ изъ американской акаціи.*

Поставку нагелей, какъ сказано въ отчетѣ Департамента за 1860 г. на стр. 132 и 133, производилъ Американскій судостроитель Уэббъ.

Въ навигацію 1861 года доставлено имъ нагелей всего 77.815 шт.

За все это количество, по условленной цѣнѣ, причитается г. Уэббу 3.544 доллара 13 сентовъ, да, кромѣ того, за расходы по доставкѣ ихъ въ Кронштадтъ, 188 дол. 12 сент. всего 3.732 доллара 25 сент.

Въ число этихъ денегъ уплачено по настоящее время 3.449 дол. 35 сент. (что, по курсу, на наши деньги составитъ 6.021р. 95 к.), и остается еще уплатить 282 дол. 90 сент. (до 800 р.).

Эта послѣдняя сумма не выдана потому, что нагеля оказались не той толщины какой они были заказаны, а именно, вмѣсто $1\frac{1}{4}$ дюйм., въ $1\frac{1}{8}$ дюйм.; о причинѣ таковой разности сдѣланъ запросъ г. Уэббу чрезъ нашего Генеральнаго Консула въ Нью-Іоркѣ. Впрочемъ, по отзыву старшаго судостроителя въ Новомъ Адмиралтействѣ Инженеръ-Капитана *Иващенко*, доставленные нагеля, по своей толщинѣ, годны при постройкѣ клиперовъ.

6) *О заготовленіи тика, и гондурасскаго краснаго дерева.*

а) Чрезъ купца *Геллера*, по контракту, заключенному съ нимъ 18-го Марта 1861 года.

Въ 1859 году была куплена Кораблестроительнымъ Департаментомъ въ Англіи партія тику и гондурасскаго краснаго дерева по цѣнамъ: за тикъ — 12 фунт. 13 шил., а за красное дерево — 12 фунт. 10 шил. за load., въ 50 куб. фут.

Между тѣмъ, съ усиленіемъ въ послѣднее время дѣятельности французскихъ и англійскихъ адмиралтействъ и съ увеличеніемъ, вслѣдствіе того, потребности въ тикѣ и гондурасскомъ деревѣ, цѣны на эти лѣса стали постепенно возвышаться.

Такимъ образомъ, въ концѣ 1860 г., когда Морскому вѣдомству предстояла надобность въ тикѣ и гондурасскомъ деревѣ для фрегата «Петропавловскъ» и для *пяти клиперовъ*, и оно собирало свѣдѣнія относительно цѣнъ на этотъ лѣсъ, оказалось, что цѣны поднялись уже до 17 и болѣе фунтовъ стерл. за load, съ условіемъ платежа денегъ въ Лондонѣ.

Купецъ же Геллеръ изъявилъ готовность поставить тикъ, лучшаго качества, въ количествѣ до 75 т. куб. фут. по 15 ³/₄ фун. стерл. за load, и гондурасскаго дерева до 50 т. куб. фут. по 11 ½ фун. стерл. за load, съ платою денегъ въ С.-Петербургѣ.

Въ слѣдствіе сего на поставку этихъ лѣсовъ, въ означенномъ количествѣ, заключенъ былъ съ Геллеромъ контрактъ, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, по журналу 8-го марта 1861 г. ст. 22.004.

По контракту назначено было: одну половину тика, не менѣе 30 т. куб. фут., поставить въ навигацію 1861 г., а остальное количество въ навигацію 1862 г.; гондурасское же красное дерево — все въ навигацію 1861 г.

Въ условіяхъ контракта сказано, что неисправность подрядчика считается съ перваго же неисполненія имъ контрактнаго срока, въ каковомъ случаѣ Морское вѣдомство можетъ дѣйствовать на его счетъ.

Въ навигацію 1861 г. купецъ Геллеръ не поставилъ вовсе ни тику, ни краснаго дерева, а потому о мѣрахъ, какія Департаментъ полагаетъ принять по этой операціи, представлено на разрѣшеніе Адмиралтействъ-Совѣта.

б) Чрезъ эксперта *Кауфмана*.

Въ началѣ 1861 г. сдѣлано было соображеніе, о предстоявшей въ томъ году потребности въ тикѣ.

При этомъ оказалось, что тику потребно до 60 т. куб. фут., въ томъ числѣ для фрегата «Петропавловскъ» и клиперовъ «Яхонтъ» и «Изумрудъ» до 35 т.; въ адмиралтействѣ же имѣлось на лицо около 46 т. Слѣдовательно недоставало противу требуемаго количества приблизительно до 14 т. куб. фут.

Хотя по контракту, заключенному съ купцомъ Геллеромъ, онъ обязанъ былъ поставить въ навигацію 1861 г. тику до 30 т. куб. фут., но какъ въ случаѣ аварій, которыя могли случиться съ его судами, или и другихъ причинъ, онъ могъ сдѣлаться неисправнымъ на срокъ, то, чтобы не остановить работъ по означеннымъ судамъ, Департаментъ, съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, сообщилъ находящемуся въ Лондонѣ Капитанъ-Лейтенанту Колокольцову, что ежели цѣна на тиковое дерево понизится и онъ въ состояніи

будетъ пріобрѣсти это дерево лучшаго качества и требуемыхъ размѣровъ, по цѣнѣ отъ $16\frac{1}{2}$ до $17\frac{1}{2}$ ф. с. за load, съ доставкою въ Кронштадтъ, въ навигацію 1861 г., то купилъ бы одинъ грузъ или около 25 т. куб. фут. Вмѣстѣ съ тѣмъ Департаментъ спрашивалъ Коммерціи Совѣтника *Великанова*, поставляющаго италіянскій дубъ, и состоящаго при Департаментѣ лѣснаго эксперта *Кауфмана*, не имѣютъ ли они въ виду партію тика лучшаго качества и по возможно-выгоднѣйшей для казны цѣнѣ?

Относительно *гондурасскаго краснаго дерева*, которое тоже было необходимо для фрегата «Петропавловскъ» и клиперовъ «Алмазъ» и «Жемчугъ» въ количествѣ до 30 т. куб. фут., велись переговоры съ торговымъ домомъ Бергбомъ въ Улеаборгѣ, который сдѣлалъ чрезъ Капитанъ-Лейтенанта Лунда предложеніе о порученіи этому дому пріобрѣсти гондурасское красное дерево для Морскаго вѣдомства, на торговомъ правѣ, на мѣстѣ заготовки этого лѣса.

Изъ собранныхъ такимъ образомъ свѣдѣній выгоднѣйшая для казны цѣна оказалась та, которую объявилъ экспертъ Кауфманъ: на тикъ—по $18\frac{1}{2}$ фун. ст., и на гондурасское красное дерево — по $13\frac{1}{4}$ фун. ст. за load., въ 50 куб. фут.

По сему, съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, г. Кауфману предоставлено было пріобрѣсти для здѣшняго адмиралтейства *тику* — до 200, а *гондурасскаго дерева* — до 450 load., съ доставкою въ Кронштадтъ.

Въ послѣдствіи Кауфману прибавлено было, по 7 шил. на load., собственно на доставку лѣса, *на пароходахъ*.

На семъ основаніи Кауфманомъ доставлено до закрытія навигаціи, 200 load. тику и $185\frac{2}{5}$ load. гондурасскаго дерева, за которые заплачено 44.317 руб. 28 коп.

Кромѣ того, по полученнымъ свѣдѣніямъ, одинъ пароходъ «Фебе», на которомъ отправлено изъ Англіи гондурасское дерево $16\frac{3}{5}$ load., вслѣдствіе ранняго закрытія навигаціи, не успѣлъ дойти до Кронштадта и зашелъ на зимовку въ Ревель.

7) *О пріобрѣтеніи, чрезъ эксперта Кауфмана* **юкатанскаго** *дерева, для трапов*.

Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ изволилъ замѣтить, что на пароходо-фрегатѣ «Камчатка», трапъ, сдѣланный въ Америкѣ *двадцать лѣтъ* тому назадъ, находится еще въ совершенно крѣпкомъ состояніи.

Вслѣдствіе сего поручено было г. Кауфману выписать также и юкатанскаго краснаго дерева, до 1000 куб. фут., по образцу лѣса, употребленнаго на трапъ пароходо-фрегата «Камчатка», такъ какъ въ С. Петербургѣ таковое дерево можно было купить лишь по весьма высокой цѣнѣ, а именно по 5 р. 40 к. за куб. футъ.

Пріобрѣтенное же чрезъ Кауфмана, въ числѣ 16 брусьевъ, заключающихъ въ себѣ 1.177 куб. фут., обошлось по 2 руб. 63 коп. за куб. футъ. Изъ 16 брусьевъ, 14 оставлены въ Кронштадтѣ на трапы, а два доставлены въ С. Петербургъ; за всѣ 1.177 куб. футъ заплачено съ доставкою, 3.096 руб. 10 коп.

8) *О заготовленіи орѣховаго и ясеневаго дерева, а также американской акаціи,* **для Морской Артиллеріи.**

Г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ передалъ на соображеніе Кораблестроительнаго Департамента докладъ Артиллерійскаго Управленія относительно выписки изъ за-границы орѣховаго и ясеневаго дерева, а также американской акаціи, для пушечныхъ станковъ, съ принадлежностями, на нѣкоторыя новыя суда; но какъ не оказалось свободныхъ суммъ на этотъ предметъ, то, въ заготовленіи означеннаго лѣса, признано было возможнымъ ограничиться пропорціею, необходимою для одного фрегата «Дмитрій Донской».

Имѣя въ виду, что размѣры брусьевъ, кряжей и шестовъ означеннаго лѣса опредѣлены по чертежамъ, а потому выписка онаго изъ за-границы представлялась затруднительною, Департаментъ произвелъ торги.

Въ день переторжки поданъ былъ одинъ только запечатанный пакетъ отъ купца *Горева*, по цѣнамъ котораго подрядъ простирался бы на 14.300 руб. 60 коп., а по цѣнамъ открытымъ чиновникомъ особыхъ порученій Капитанъ-Лейтенантомъ Беромъ—на 12.665 руб. 15 коп.

Принявъ въ соображеніе, что цѣны, объявленныя купцомъ Горевымъ значительно выше цѣнъ открытыхъ Капитанъ-Лейтенантомъ Беромъ, Департаментъ счелъ нужнымъ сдѣлать *вторичный вызовъ* къ торгамъ; но и вторичные торги имѣли тотъ же результатъ, какъ и первые: въ день переторжки подано было одно объявленіе отъ того же купца Горева, который однако же сдѣлалъ сбавку противу цѣнъ, объявленныхъ на первыхъ торгахъ, на 326 руб., а Капитанъ-Лейтенантъ Беръ донесъ,

что болѣе выгодныхъ цѣнъ, противъ обозначенныхъ въ первомъ его рапортѣ по этому предмету, пріискать не могъ.

Такъ какъ цѣны Капитанъ-Лейтенанта Бера оставались дешевле цѣнъ купца Горева, на 1.309 руб. 45 коп., а въ сравненіи съ справочными цѣнами С.-Петербургской Городской Думы ниже на 4.017 р. 25 коп., то и разрѣшено было: требуемое для пушечныхъ станковъ фрегата «Дмитрій Донской» орѣховое и ясеневое дерево и американскую акацію пріобрѣсти хозяйственнымъ образомъ, чрезъ Капитанъ-Лейтенанта Бера, а изъ 12.665 р. 15 к., нужныхъ на покупку лѣса: 7.171 р. 86 к. отнести на счетъ смѣты Кораблестроительнаго Департамента 1861 г. по ст. $\frac{22}{28}$, на заготовленіе мѣди, такъ какъ на эту сумму передано Астраханскому порту изъ Артиллерійскаго Управленія 9 мѣдныхъ пушекъ, вѣсомъ въ 763 пуд. 21 ф. (9 р. 38 к. за пудъ); а остальные 5.503 р. 29 к.—на счетъ суммы, ассигнованной Кораблестроительному Департаменту по ст. 4, на заготовленіе лѣсовъ для Морской Артиллеріи.

Упомянутые лѣса, по доставленнымъ Кронштадтскимъ Артиллерійскимъ Управленіемъ квитанціямъ, приняты при свидѣтельствѣ Коммисіи и оказались годными на предметъ назначенія. Слѣдующія за нихъ деньги 12.665 руб. 15 коп. уплачены сполна.

9) *О поставкѣ сосновыхъ бревенъ, дубовыхъ кницъ и шлюпочныхъ шпангоутовъ купцомъ Русановымъ.*

Объ этой операціи, и вообще о заготовленіи для Морскаго вѣдомства сосноваго лѣса, изложены свѣдѣнія въ отчетѣ Департамента за 1860 годъ, на страницахъ 140—146.

Все количество сосновыхъ бревенъ, слѣдовавшее по контракту отъ купца Русанова въ 1861 году, поставлено имъ сполна, а именно: въ С.-Петербургъ 8.736 и въ Кронштадтъ 8.950; всего 17.686 штукъ.

Въ этомъ числѣ оказалось бревенъ перваго сорта, для распиловки въ палубныя доски, 4.056 шт., за которыя уплачено, согласно съ контрактомъ, 20% болѣе противъ цѣнъ назначенныхъ за простозванныя бревна.

Все же количество сосновыхъ бревенъ, поставленныхъ Русановымъ въ 1860 и 1861 годахъ, простирается на сумму 129.505 руб. 11 коп., которая уплачивалась по мѣрѣ поставки.

Изъ *дубовыхъ кницъ* и *шлюпочныхъ шпангоутовъ* выставлено

Русановымъ только $^2/_3$ контрактнаго количества; остальная же треть слѣдовавшая къ поставкѣ въ 1861 году на сумму до 6.000 руб. имъ не доставлена.

Причина этой неисправности, какъ видно изъ представленнаго Русановымъ свидѣтельства, заключается въ томъ, что вблизи мѣстъ, гдѣ заготовляется дубъ, находятся топкія мѣста, и что проселочныя дороги, вслѣдствіе постоянныхъ дождей, такъ испортились, что не было никакой возможности сдѣлать отправку дуба съ мѣста заготовленія въ Москву.

По сему Русановъ проситъ отсрочить ему поставку кницъ и шпангоутовъ до 1862 года.

10) ***О заготовленіи сосноваго и еловаго лѣса, въ потребность на 1862 и 1863 годы.***

Для удовлетворенія надобностей С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго портовъ, а также Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ, въ сосновомъ и еловомъ лѣсѣ, въ потребность на 1862 г., въ Кораблестроительномъ Департаментѣ были произведены торги.

Къ торгамъ подано было запечатанное объявленіе отъ купца Гельмана; но какъ представленный имъ залогъ оказался не благонадежнымъ, то предложеніе Гельмана не могло быть принято.

По сему сдѣланъ былъ новый вызовъ къ торгамъ, на которые поданы были запечатанныя объявленія отъ купцовъ: *Маркевича*, *Епишкина* и *Русанова*.

Изъ объявленныхъ ими цѣнъ, низшими оказались цѣны купца *Маркевича*, но представленный имъ въ обезпеченіе залогъ оказался *тотъ самый*, который былъ представленъ къ первымъ торгамъ купцомъ *Гельманомъ*, а потому Департаментомъ отвергнутъ, какъ неблагонадежный. Цѣны же купца *Русанова* были слишкомъ высоки, а цѣны купца Епишкина *еще выше*.

Вслѣдствіе сего и вторичные торги объявлены несостоявшимися и назначены были новые.

На эти послѣдніе поданы запечатанныя объявленія отъ Устюжскаго помѣщика Подполковника *Коковцева*, повѣреннаго Коммерціи Совѣтника Громова, купца *Звѣрева* и купца *Русанова*.

Цѣны Русанова, которыя оказались ниже объявленныхъ г. Коковцевымъ и купцомъ Звѣревымъ, понижены были на этотъ

разъ на весьма значительную сумму, противу его цѣнъ на вторичныхъ торгахъ, такъ что послѣднія его цѣны близко подходили къ цѣнамъ контракта 1860 года.

При этомъ купецъ Русановъ объявилъ, что, если съ нимъ будетъ заключенъ контрактъ не на *одинъ*, а на *два года*, то онъ сдѣлаетъ сбавку съ послѣдне-объявленныхъ имъ цѣнъ на *пять* процентовъ.

Количество сосновыхъ бревенъ, необходимыхъ для портовъ С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго было опредѣлено по трехлѣтней сложности расхода этого лѣса въ тѣхъ портахъ.

На семъ основаніи оказывалось нужнымъ заготовить для означенныхъ портовъ до 21.700 сосновыхъ бревенъ.

Но какъ еще не былъ испытанъ способъ заготовленія сосноваго лѣса *въ доскахъ*, которыя составляютъ главную потребность адмиралтействъ въ сосновомъ лѣсѣ, то Департаментъ, имѣя въ виду открыть цѣны доскамъ всѣхъ размѣровъ, идущихъ на портовыя надобности, а также, для опредѣленія, какъ выгоднѣе будетъ для адмиралтейства заготовлять сосновый лѣсъ: бревнами или досками, предположилъ: заготовить *на этотъ разъ*, для обоихъ портовъ, 16.175 шт. бревенъ и 38.700 шт. досокъ.

Во исполненіе же воли Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, чтобы приняты были мѣры къ составленію значительнаго запаса хорошо высушенныхъ палубныхъ досокъ, дабы не употреблять въ дѣло доски только что выпиленныя и не просушенныя надлежащимъ образомъ, Департаментъ назначилъ, что бы изъ числа 16.175 штукъ бревенъ было поставлено 12.750 штукъ бревенъ 1-го сорта, т. е. собственно на палубныя доски, а изъ 38.700 шт. досокъ, 30.200 штукъ палубныхъ 1-го сорта.

Все это количество сосноваго лѣса по цѣнамъ Русанова стоило бы 415.937 руб. 50 коп.

Между тѣмъ, изъ суммы, отпускаемой Департаменту на лѣсныя операціи, собственно на заготовленіе сосноваго лѣса для С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго портовъ и Ижорскаго завода, могло быть употреблено въ 1862 году только до 190 т. руб.

Какъ по сему, такъ и принимая во вниманіе, что по ходу кораблестроительныхъ работъ, не представляется надобности

въ усиленной заготовкѣ сосноваго лѣса, Департаментъ полагалъ возможнымъ:

Первое. Количество сосновыхъ бревенъ для здѣшняго и Кронштадтскаго портовъ, на 1862 и 1863 годы, ограничить цифрою заготовленія ихъ на 1861 г., съ тою разницею, что на 1861 годъ были законтрактованы одни *простозванныя бревна*, а на 1862 и 1863 годы назначить: *перваго* сорта, для распиловки исключительно въ палубныя доски $^1/_4$ часть всего количества, а *втораго* сорта $^3/_4$.

Второе. Поставку палубныхъ досокъ въ каждый годъ ограничить потребностью въ нихъ для *четырехъ фрегатовъ*, съ тѣмъ, чтобы въ теченіи *двухъ* лѣтъ составился запасъ палубныхъ 1-го сорта досокъ на 8 фрегатовъ, который и послужилъ бы основаніемъ къ составленію запаса таковыхъ досокъ въ размѣрѣ, соотвѣтствующемъ потребностямъ въ оныхъ портовъ Кронштадтскаго и С.-Петербургскаго.

Третіе. Въ замѣнъ сокращаемаго количества сосновыхъ бревенъ для означенныхъ портовъ, заготовить для обоихъ портовъ еловыхъ бревенъ, по 4.800 штукъ на каждый годъ и для каждаго порта, вмѣнивъ портовымъ начальствамъ въ непремѣнную обязанность обратить особенное вниманіе Инспекторовъ кораблестроительныхъ работъ, чтобы для всѣхъ тѣхъ вспомогательныхъ работъ, въ которыхъ можно допустить употребленіе еловаго лѣса, какъ напримѣръ, на подставы, на подмостки шергеня, проушины и прочіе: непремѣнно былъ употребляемъ этотъ лѣсъ а не сосновый, который стоитъ значительно дороже еловаго.

На сихъ основаніяхъ, и съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (жур. 29-го Ноября 1861 г. ст. 22.291) заключенъ контрактъ съ купцомъ Русановымъ, 9-го Декабря 1861 года, на поставку *сосноваго и еловаго лѣса*, для портовъ С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго, а также для Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ, въ теченіе *двухъ* лѣтъ, на сумму 364.726 руб. сер.

11) По соображеніи портовыхъ средствъ на *выгрузку* и *уборку лѣсовъ*, съ количествомъ лѣсовъ, которые долженствовали прибыть въ навигацію 1861 года къ портамъ: С.-Петербургскому и Кронштадтскому, на выгрузку таковыхъ лѣсовъ съ судовъ и уборку оныхъ въ сараи или стабеля, заключенъ

былъ контрактъ съ купцомъ Русановымъ, примѣрно, до 150 т. куб. фут., на сумму до 10.000 р. с.; но какъ ни *Фелейзенъ*, ни *Геллеръ* не исполнили своихъ обязательствъ по доставкѣ: первый — большемѣрныхъ лѣсовъ, а послѣдній — тику и гондурасскаго краснаго дерева, то операція по настоящему контракту съ Русановымъ простиралась только на 4.655 р. 13 к.

12) За отправку лѣсовъ въ Ревель и Свеаборгъ, въ количествѣ: дубу — 8.554 куб. фут., лиственицы — 140 куб. фут., сосновыхъ и еловыхъ бревенъ 321, и сосновыхъ досокъ 793 шт., на законтрактованныхъ для сего судахъ, заплачено 5.186 руб. 40 коп.

13) Въ 1861 году окончился срокъ на который, какъ сказано въ отчетѣ Департамента за 1860 годъ, на стр. 123, въ статьѣ о распредѣленіи на 1860 и 1861 годы суммы (675 т. р. с.), отпускаемой Морскому вѣдомству на покупку лѣсовъ, предоставленъ былъ въ распоряженіе Департамента 1 % съ этой суммы, на содержаніе чиновниковъ, собираніе свѣдѣній и проч. подобные расходы *по лѣснымъ операціямъ*.

Имѣя въ виду, что еще многія предположенія, долженствующія служить къ усовершенствованію лѣсной части, не осуществились, требуя дальнѣйшей обработки, и что, сверхъ того, Кораблестроительному Департаменту предстоитъ разработка многихъ другихъ важныхъ вопросовъ, какъ напримѣръ: по снабженію нашихъ адмиралтействъ *металлами*, требованія на которые ежегодно возрастаютъ, а также составленіе *инструкцій* портовымъ чинамъ, Департаментъ ходатайствовалъ объ оставленіи въ его распоряженіи одного процента съ 675 т. р. с. на дальнѣйшее время, — на что и испрошено г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, въ 30-й день Октября 1861 года, Высочайшее Его Императорскаго Величества соизволеніе, съ тѣмъ, чтобы таковое распоряженіе было вновь соображено съ надобностями въ этомъ отношеніи Департамента, при пересмотрѣ новаго образованія Управленія Морскимъ Министерствомъ и штатовъ онаго, по истеченіи 5-ти лѣтняго срока, на который они утверждены.

ЗАГОТОВЛЕНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ ПОРТАМИ.

14) Въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 годъ, на стр. 238, сказано, что Департаментъ заготовляетъ

для Кронштадтскаго и прочихъ портовъ, только такіе предметы, заготовленіе которыхъ порты не приняли на себя.

Изъ отчетовъ портовыхъ конторъ видно, что операціи портовъ, по заготовленію различныхъ предметовъ въ 1861 году, простирались:

Кронштадтскаго	на	218.000 р.	$30\frac{3}{4}$	к.
Николаевскаго .	»	144.539 р.	$38\frac{1}{4}$	к.
Астраханскаго .	»	91.359 р.	61	к.
Архангельскаго.	»	13.727 р.	$84\frac{1}{2}$	к.
Ревельскаго . . .	»	3.124 р.	80	к.
Бакинскаго . . .	»	1.499 р.	42	к.

Свеаборгскаго. (Свѣдѣній объ этомъ въ отчетѣ порта не имѣется).

Доставка.

1) Между С. Петербургомъ, Кронштадтомъ и Адмиралтейскими Ижорскими заводами, доставка матеріаловъ и вещей производилась, какъ и въ 1860 году, на казенныхъ судахъ, состоящихъ при держурствахъ С. Петербургскаго и Кронштадтскаго портовъ. Всего перевезено вѣсовою тяжестью 394.962 пуд., т. е. на 53.102 пуда болѣе противу 1860 года; и сверхъ того 5.465 штукъ лѣса и 7.258 военныхъ чиновъ.

Перевозка произведена тѣмъ же числомъ судовъ, что и въ 1860 году; а именно ею заняты были 70 судовъ: *паровыхъ* — 19 и *грузовыхъ* — 51.

Признавая полезнымъ знать стоимость этой операціи, въ видахъ изысканія средствъ къ ея удешевленію, Департаментъ поручалъ конторѣ надъ С. Петербургскимъ портомъ оцѣнить настоящую перевозку.

Контора, сообщивъ, что эта перевозка обошлась казнѣ до 18.000 руб. сер., не считая ‰ съ капитала, употребленнаго на постройку судовъ, употребленныхъ при этомъ, присовокупила, что, съ замѣною *деревянныхъ грузовыхъ судовъ* поступившими уже къ порту *желѣзными*, не требующими столь частаго и большаго ремонта, въ сравненіи съ деревянными, вышеприведенная цифра должна значительно сократиться.

ВЪ РЕВЕЛЬ И СВЕАБОРГЪ.

Слѣдовавшіе въ эти порты Адмиралтейскіе грузы были доставлены, въ теченіи навигаціи 1861 года, на казенныхъ су-

дахъ изъ Кронштадта, по распоряженію тамошняго портоваго начальства.

Встрѣченныя при этомъ затрудненія въ сдачѣ груза, указали на необходимость дополнить инструкцію, данную лицамъ, сопровождающимъ Адмиралтейскіе грузы, какъ объ этомъ изъяснено въ XI отдѣлѣ настоящаго отчета, въ статьѣ *объ инструкціяхъ*.

ВЪ АРХАНГЕЛЬСКЪ.

Отправка произведена зимнимъ путемъ, съ подряда, съ платою за вещи, въ коихъ вѣсу не болѣе 30 пуд., по 93 коп. съ пуда, т. е. дешевле противу 1860 г. на 2 коп.; а за предметы, вѣсившіе отъ 30 до 100 пудовъ, по той же цѣнѣ, что и въ 1860 г.; именно по 1 руб. 37 коп. съ пуда.

Весь грузъ вѣсилъ 5.873 пуд 19¼ фунта. О доставленіи въ Архангельскій портъ предметовъ, составлявшихъ грузъ, въ исправности и цѣлости, имѣются донесенія тамошней конторы надъ портомъ. Транспорты были сопровождаемы Подпоручикомъ 1-го Ластоваго Экипажа Токаревымъ и 9 конвоирами. Доставка груза обошлась въ 5.842 р. 93 коп., въ чемъ и сдѣланъ съ подрядчикомъ окончательный расчетъ.

ВЪ НИКОЛАЕВЪ (Хер. губер.).

Въ 1861 г. всѣ предметы, заготовленные Департаментомъ и сдѣланные на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ для Черноморскаго вѣдомства, доставлены были въ Николаевъ, согласно съ желаніемъ главнаго командира Николаевскаго Порта, чрезъ посредство Общества транспортированія и страхованія кладей, съ уплатою за доставку въ 70 дневный срокъ — по 1 руб. 85 коп., а въ 40 дневный — по 2 р. 15 к. съ пуда.

ВЪ АСТРАХАНЬ.

На доставку адмиралтейскаго груза въ Астрахань, по предварительно составленнымъ условіямъ, были произведены въ Департаментѣ торги, на коихъ торговалось восемь лицъ и приняты были въ соображеніе цѣны, отобранныя чиновникомъ особыхъ порученій отъ Общества «Самолетъ» и Компаніи, подъ фирмою «Надежда».

Нисшая цѣна осталась за Тверскимъ купцомъ Абакумовымъ,

а именно за доставку по $36\frac{1}{2}$ коп., за погрузку по $1\frac{1}{4}$ коп. и за выгрузку на мѣстѣ, въ Астрахани, по $1\frac{1}{2}$ коп. съ пуда. Цѣна за доставку дешевле цѣны 1860 г., за то же на $1\frac{1}{2}$ коп.

По заключенному на сей предметъ контракту, грузъ надлежало доставить въ Астрахань къ 1-му Октября 1861 года.

Транспортъ съ грузомъ отправился изъ С.-Петербурга 18 Іюня на *шести* судахъ, по прибытіи коихъ къ Нижегородской пристани, 7-го Августа, грузъ перегруженъ былъ на *двѣ* баржи, на коихъ и прибылъ въ Астрахань благополучно, и, по донесенію тамошней конторы надъ портомъ, въ отличномъ порядкѣ, 13-го Сентября, т. е. ко времени, ранѣе котораго еще ни одинъ транспортъ съ адмиралтейскимъ грузомъ не достигалъ Астрахани.

Столь успѣшное доставленіе адмиралтейскаго груза въ Астрахань, слѣдуетъ отнести, между прочимъ, къ извѣстной уже распорядительности Подпоручика *Бнердечевскаго*, сопровождавшаго грузъ, а также къ приведенію въ исполненіе предположенія, заявленнаго въ отчетѣ Департамента за 1860 г., о снабженіи на будущее время лицъ, сопровождающихъ адмиралтейскіе грузы въ Астрахань, нѣкоторою суммою денегъ, для того, чтобы они могли, въ случаѣ неисправности подрядчика, дѣйствовать на его счетъ.

Имѣя въ своемъ распоряженіи 1.000 руб. сер., Подпоручикъ Бнердечевскій не допускалъ напрасныхъ остановокъ транспорта въ пути, тогда какъ уже на четвертый день по выходѣ транспорта изъ С.-Петербурга судовщикъ объявилъ, что онъ далѣе идти не можетъ, по неимѣнію денегъ; то же случилось и 26-го Іюля.

Нагрузка транспорта въ С.-Петербургѣ производилась казенными людьми. Во всемъ грузѣ, по пріемѣ его къ Астраханскому порту, оказалось вѣсу 30.021 пуд. 9 фунтовъ.

А потому подрядчику слѣдовало:

За доставку груза	10.957 р. $74\frac{3}{4}$ к.
За выгрузку груза.	450 » $31\frac{1}{2}$ »
Итого. . . .	11.408 р. $6\frac{1}{4}$ к.

Изъ нихъ, за преждевременную выдачу

денегъ судовщику, удержано, согласно съ условіемъ контракта . . . . 19 р. 22 к.

За тѣмъ подрядчику выдано. . . . . 11.388 р. 84¼ к.

Слѣдовательно доставка адмиралтейскаго груза въ Астрахань въ 1861 г. обошлась казнѣ *дешевле* противу 1860 года на. . . . . 450 р. 32⅙ к.

Операція эта сопровождалась еще и другими обстоятельствами, о коихъ необходимо упомянуть, въ видахъ предъотвращенія ихъ на будущее время, а именно:

1) Тюкъ, съ такелажемъ, слѣдовавшимъ въ Астраханскій портъ изъ Кронштадтскаго, былъ такъ дурно упакованъ, что рогожи и веревки, съ пломбами, свалились съ этихъ тюковъ вслѣдъ за доставленіемъ ихъ въ С.-Петербургъ, а по прибытіи транспорта въ Астрахань, въ означенныхъ тюкахъ оказалось вѣсу на 46 пуд. 35 фунт. менѣе противу назначеннаго въ нумерникѣ.

2) Въ ящикахъ, отправленныхъ съ Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ съ листовою мѣдью, не оказалось восьми листовъ оной; и

3) Бура, отправленная изъ С.-Петербурга, въ количествѣ 6 пуд. 10 фунт., изъ поставки 1860 г., купцовъ *Жевягина* и *Маевскаго*, оказалась смѣшанною съ квасцами, а потому признана негодною для употребленія.

Въ слѣдствіе сего Департаментомъ сдѣланы слѣдующія распоряженія.

1) Какъ обвязки и пломбы на ящикахъ съ мѣдью найдены Астраханскою портовою Коммисіею неповрежденными, а потому вина въ недостаткѣ мѣди падаетъ на тѣхъ лицъ, которые наблюдаютъ за правильною отправкою грузовъ съ заводовъ, то предписано Начальнику заводовъ взыскать съ этихъ лицъ сумму равную стоимости неоказавшейся мѣди и эти деньги записать на приходъ, *что и исполнено.*

Всего взыскано 20 р. 58 коп., а именно:

Съ Капитана 6 рабочаго экипажа Максимова	7 р.	28½ к.
Коммисара Орѣхова.	8 »	98 »
Браковщика Прохорова	3 »	46 »

Вахтера Филипова . . . . 69 к.
Унтеръ-офицера Голицына . . . . 17 »

Итого. . . . . 20 р. 58 к.

2) Сдѣлано сношеніе съ Конторою надъ Кронштадтскимъ портомъ о пополненіи убытка, происшедшаго отъ небрежной укупорки такелажа, на счетъ виновныхъ въ этомъ, и

3) Предписано Предсѣдателю Пріемной Коммисіи по С-Петербургскому порту, по части экипажескихъ магазиновъ, переосвидѣтельствовать самымъ тщательнымъ образомъ все наличное количество буры, поставленной въ 1860 г. упомянутыми купцами, и о томъ, что окажется донести, съ присовокупленіемъ свѣдѣнія, чрезъ какихъ художниковъ Коммисія удостовѣрилась въ доброкачественности буры и кто, въ то время, были членами оной, для дальнѣйшихъ по сему предмету распоряженій.

ВЪ НИКОЛАЕВСКЪ (на Амурѣ).

Операція 1859 года.

Обстоятельства, сопровождавшія доставку въ При-Амурскій край адмиралтейскаго груза, отправленнаго туда въ 1859 году, изложены въ отчетахъ Кораблестроительнаго Департамента за 1859 и 1860 годы, на страницахъ: 122 — 125 1859 и стр. 90 и 91-я 1860 годовъ.

Описаніе этихъ обстоятельствъ доведено до Января мѣсяца 1861 г. когда, въ слѣдствіе аваріи, случившейся и со вторымъ судномъ, на которое означенный грузъ былъ перегруженъ въ Копенгагенѣ, а именно съ кораблемъ «Готорпъ», контрагенту Капитану *Бутковскому* предоставлено было право распорядиться съ грузомъ, какъ *хозяину*.

По прибытіи Капитана Бутковскаго въ Гамбургъ и по соглашенію его съ хозяиномъ судна Готторпъ, Бременскимъ купцомъ Бишофомъ и агентами страховыхъ обществъ, положено было между ними:

1) Уничтожить сертепартію (договоръ) съ Готторпомъ, считать для него Батавію пунктомъ назначенія, произвести диспашъ на мѣстѣ и уплатить хозяину судна всѣ падающіе на грузъ расходы, а также требуемый имъ за пройденное разстояніе фрахтъ.

2) Такъ какъ, при отправленіи груза, Морское Министерство изъ 125 т. руб. полной стоимости груза, застраховало только часть, оставляя на свой рискъ 35 т. руб., то раздѣлить грузъ на двѣ части: *застрахованную* и *незастрахованную*.

3) На вновь нанятыхъ судахъ немедленно отправить застрахованную часть, составляющую по казенной оцѣнкѣ около 90 т. руб., и перенесть страхованіе на новыя суда въ полной цѣнѣ груза.

4) Дальнѣйшую отправку орудій, представляющихъ не застрахованную цѣнность груза, оставить на обязанности, по принадлежности, Морскаго вѣдомства.

5) Всѣ аварійные расходы по грузу и фрахтовыя суммы, какъ-то: Бишофу и за новыя суда произвести *кредитомъ* и *деньгами*, а не *изъ цѣнности груза*. Необходимый на то кредитъ страхователи соглашались открыть въ Батавіи у какого либо торговаго дома, съ тѣмъ, чтобы произвесть съ ними разсчеты въ Гамбургѣ, при полученіи счетовъ.

Между тѣмъ, 24 Февраля 1861 г., Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ изволилъ объявить, что пушки, отправленныя на Амуръ въ 1859 г. и находящіяся въ Батавіи, можно отправить въ Владивостокъ.

Во исполненіе таковаго приказанія и вышеизъясненнаго рѣшенія, застрахованный грузъ отправленъ на Ганноверскомъ суднѣ «Доллартъ», а подъ орудія зафрахтовано Капитаномъ Бутковскимъ особое судно «Эмма», которое должно было отправиться въ Владивостокъ въ Январѣ мѣсяцѣ 1862 г.

Какъ выгрузка орудій лежитъ на обязанности казны и за каждый день излишняго простоя судна по этому случаю казна платитъ по 50 р. сер. въ день, то Департаментъ еще въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ 1861 года просилъ командира Сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго Океана, а также бывшаго Начальника нашей эскадры въ Китайскихъ водахъ, Контръ-Адмирала Лихачева принять зависящія отъ нихъ мѣры къ своевременной выгрузкѣ орудій, по приходѣ судна къ мѣсту назначенія.

Отъ 5-го Сентября 1861 г., Свиты Его Величества Контръ-Адмиралъ Козакевичъ увѣдомилъ, что судно «Доллартъ», прибыло въ де-Кастри 4-го Августа 1861 г., и грузъ переданъ на транспортъ «Манджуръ», изъ груза же нѣкоторая часть оказалась подмоченною, а нѣсколько ящиковъ найдены сломанными.

Приведеніе въ извѣстность количества и стоимости попорченныхъ или недостающихъ вещей возложено на особую коммисію.

Объ аваріи, случившейся съ кораблемъ «Готорпъ», контрагентъ Бутковскій представилъ диспашъ и счеты произведенныхъ имъ расходовъ. То и другое препровождено, для повѣрки, къ состоящему при С.-Петербургской биржѣ диспашеру г. Геймбюргеру.

Операція 1860 года.

Адмиралтейскій грузъ, отправленный въ при-амурскій край, въ заливъ де-Кастри, въ 1860 г., на за-фрактованномъ купеческомъ кораблѣ «Горизонтъ», прибылъ къ мѣсту назначенія, благополучно, 16-го Мая 1861 г., т. е. ранѣе срока, а именно іюля мѣсяца, опредѣленнаго контрактомъ.

Выгрузка корабля произведена въ 44 дня, а слѣдовало это исполнить не долѣе 45 дней.

При освидѣтельствованіи груза, особою коммисіею, нѣкоторые предметы онаго найдены *подмоченными*, а другіе *попорченными.*

По контракту, неявка и порча груза въ пути, лежала на отвѣтственности контрагента Капитана Бутковскаго, съ котораго и слѣдовало взыскать сумму, равную стоимости попорченнаго или утраченнаго.

Между тѣмъ коммисія, обозначивъ собственно попорченныя мѣста (тюки), не объяснила, какъ бы слѣдовало, какіе именно предметы и на какую сумму оказались испорченными или въ неявкѣ, и потому въ магазины не принятыми, хотя и имѣла возможность сдѣлать это, такъ какъ въ ея распоряженіи находились номерники и накладныя, въ коихъ показаны: *вѣсъ, число, количество, мѣра* и *стоимость* каждаго предмета, отправленнаго на «Горизонтѣ».

Такое упущеніе лишило Департаментъ возможности сдѣлать нынѣ же *окончательный разсчетъ* по настоящей операціи. А потому Департаментъ, потребовавъ недоставленныя коммисіею свѣдѣнія, въ необходимости былъ удержать изъ остальныхъ денегъ, слѣдовавшихъ Капитану Бутковскому за доставку груза, — 962 р. $9\frac{1}{4}$ к. с., т. е. примѣрную (и вѣроятно болѣе дѣйствительной) стоимость попорченныхъ и утраченныхъ ве-

щей, сообразно стоимости тюковъ, въ коихъ эти вещи находились.

Какъ подобные случаи могутъ повториться и на будущее время, то, съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, сообщено Командиру портовъ Восточнаго Океана обратить на упущеніе коммисіи вниманіе и вмѣнить въ обязанность лицамъ, свидѣтельствующимъ грузы, доставляемые отсюда въ тѣ края, опредѣлять и стоимость попорченнаго или утраченнаго, на основаніи номерниковъ и накладныхъ, имѣемыхъ при грузахъ.

Операція 1861 года.

Въ 1861 году стоимость адмиралтейскаго по кораблестроительной части груза, который надлежало отправить въ порты Восточнаго Океана, простиралась слишкомъ на 250.000 р. с.

Бывшій Генералъ-Губернаторъ Восточной Сибири, въ слѣдствіе представленія Командира Сибирской Флотиліи и портовъ Восточнаго Океана, полагалъ все требуемое по смѣтѣ на 1861 г. для Сибирской Флотиліи, по кораблестроительной части, а также предметы обмундированія, заказать чрезъ Амурскую Компанію.

По истребованіи отъ Компаніи цѣнъ, по коимъ она можетъ принять на себя заготовку и доставку въ Николаевскъ всего, что требовалось для Сибирской Флотиліи по смѣтѣ Кораблестроительнаго Департамента на 1861 г., оказалось, что снабженіе этими вещами портовъ Восточнаго Океана, чрезъ посредство Амурской Компаніи, обошлось бы дороже, противу исчисленной Департаментомъ на этотъ предметъ суммы, на 97.550 р. с.

Посему заготовленіе въ 1861 г. матеріаловъ для Сибирской Флотиліи и отправка оныхъ, по назначенію, остались, по прежнему, на обязанности Кораблестроительнаго Департамента.

Изыскивая мѣры къ удешевленію и большему обезпеченію успѣха въ доставкѣ адмиралтейскихъ грузовъ въ Николаевскъ, Кораблестроительный Департаментъ остановился, *на первый разъ*, на двухъ слѣдующихъ мѣрахъ:

1) Построить съ этою цѣлью особое судно, которое доставляло бы отсюда въ Николаевскъ слѣдующіе туда адмиралтейскіе грузы, а на обратномъ пути заходило бы въ мѣста

произрастанія дорогихъ лѣсовъ, требующихся нынѣ въ Кораблестроеніи, принимало тамъ грузы этихъ лѣсовъ и привозило ихъ сюда.

Предположеніе это, какъ видно изъ перваго отдѣла настоящаго отчета, приведено въ исполненіе, постройкою транспорта «Гилякъ», который отправился уже на Амуръ, нагруженный судами и другими предметами, слѣдующими въ порты Восточнаго Океана.

Особой суммы на постройку транспорта ассигновано не было; расходы по этой операціи покрыты изъ общей операціонной суммы, назначенной на постройку судовъ для Сибирской флотиліи и на доставку ихъ на Амуръ.

и 2) Предоставлять перевозку грузовъ на Амуръ такимъ лицамъ, которыя имѣютъ свои собственныя суда, способныя совершать дальнія плаванія, и на такихъ условіяхъ, кои избавляли бы Морское вѣдомство отъ необходимости, въ случаѣ аварій, производить аварійные расходы на свой счетъ чрезъ неизвѣстныхъ лицъ, а потомъ уже отыскивать эти издержки со страховыхъ обществъ, какъ это принято за правило въ подобныхъ случаяхъ, но что сопряжено съ большими затрудненіями и значительною перепискою.

На этихъ условіяхъ изъявилъ готовность принять на себя въ 1861 г. доставку груза на Амуръ Біернеборгскій купецъ *Карстремъ*, съ платою по *одному* р. с. съ пуда груза, не считая пассажировъ, собственно за перевозъ которыхъ платы не назначается, но за продовольствіе ихъ въ пути полагается: за взрослыхъ по 18, а за малолѣтнихъ, отъ 1 года до 10 лѣтъ, по 9 руб. въ мѣсяцъ, и съ тѣмъ, что грузъ будетъ доставленъ въ заливъ де-Кастри не позже Іюля мѣсяца 1862 г., а оттуда въ Николаевскъ.

Въ обезпеченіе исправнаго выполненія принятаго Карстремомъ обязательства, имѣется залогъ равный *третьей* части всей *провозной* суммы.

Цѣна, объявленная Карстремомъ, а именно по 1 р. с. съ пуда, оказалась *ниже* противу того, во что обойдется доставка грузовъ, отправленныхъ на Амуръ въ 1859 и 1860 году чрезъ Капитана Бутковскаго, на 19 к. съ пуда.

Представленіе Департамента о предоставленіи перевозки адмиралтейскаго груза въ 1861 г. купцу Карстрему, утверждено

Адмиралтействъ-Совѣтомъ по журналу 3-го Мая 1861 года ст. 22.058.

Представленное Карстремомъ судно «Тритонъ» было освидѣтельствовано въ Кронштадтѣ особою коммисіею.

Коммисія, принимая въ соображеніе систему постройки, состояніе вооруженія и снабженія, а равнымъ образомъ здоровое состояніе всѣхъ членовъ корпуса судна «Тритонъ», признала его благонадежнымъ къ совершенію предстоящаго ему плаванія.

Количество погруженнаго въ него груза составляетъ 32.247 пуд. $21\frac{3}{4}$ фун.

Судно оставило Кронштадтъ 9-го Октября 1861 г. и прибыло благополучно въ Соутгамптонъ, гдѣ были погружены на него еще нѣкоторые предметы, заготовленные для Сибирской флотиліи чрезъ Капитанъ-Лейтенанта Колокольцова, вѣсомъ 7.500 пуд.

За тѣмъ «Тритонъ» 25-го Ноября того-же 1861 г. отправился далѣе.

Грузъ застрахованъ не только отъ совершенной гибели, но и отъ аварій, въ 147.330 р. 25 к. с., за что уплачено страховой преміи 16.923 р. 90 к.

Остальные предметы изъ адмиралтейскаго груза, вѣсомъ до 23 т. пуд., которые также слѣдовало отправить въ Николаевскъ въ 1861 г., доставлены были въ Гамбургъ на транспортѣ «Красная Горка», и тамъ размѣщены на транспортъ «Гилякъ» и шкуну «Сахалинъ».

ОТДѢЛЪ VI.

ОБЪ УСТРОЙСТВѢ ПОРТОВЪ И АДМИРАЛТЕЙСТВЪ.

1) Въ началѣ VI отдѣла отчета Департамента за 1860 годъ, имѣются свѣдѣнія о предположеніяхъ на счетъ устройства въ портахъ С. Петербургскомъ и Кронштадтскомъ, 16 *подъемныхъ крановъ* и пріобрѣтенія для этихъ же портовъ поименованныхъ на 158 страницѣ *машинокъ*, *инструментовъ* и *станковъ*.

Въ 1861 году главный инженеръ-механикъ Балтійскаго флота, разсмотрѣвъ сообщенныя ему данныя по изготовленію означенныхъ крановъ на здѣшнихъ частныхъ заводахъ, сообщилъ, что Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ приказалъ, вмѣсто *шестнадцати* подъемныхъ крановъ, заказать только *десять*, а именно: заводчику Берду *три* крана, въ 20 тонъ каждый, для Галернаго Островка, С. Петербугскаго Новаго Адмиралтейства и Кронштадтскаго порта; заводчикамъ Карру и Макферзену *семь* крановъ, изъ нихъ: 5-ть въ 10 тонъ каждый,—четыре для С. Петербургскаго Новаго Адмиралтейства и одинъ для Кронштадтскаго порта и для сего же порта *два*—въ 2 тона каждый.

Заказъ этотъ сдѣланъ, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, по журналу 3-го Мая 1861 г. ст. 22.060, за объявленныя заводчиками оптовыя цѣны Бердомъ — 27.695 руб., а Карромъ и Макферзеномъ—18.205 руб.

Работы по установкѣ крановъ отложены до 1862 года, такъ какъ въ 1861 году не могли быть приведены къ окончанію производимыя подъ наблюденіемъ Строительнаго Управленія Морскаго Министерства работы по устройству фундаментовъ подъ эти краны.

По этому подряду заводчикамъ выданы однѣ задаточныя деньги, подъ особые залоги, всего въ количествѣ — 18.277 руб.

Работы по изготовленію крановъ были освидѣтельствованы главнымъ инженеръ-механикомъ Балтійскаго флота, который удостовѣряетъ, что краны будутъ готовы къ установкѣ, къ открытію навигаціи.

2) Изъ станковъ и инструментовъ доставлены, какъ для здѣшняго, такъ и для Кронштадтскаго порта: *Даніель-струги; струги Вудворта;* машинки: *для дѣланія гнѣздъ подъ шипы и самихъ шиповъ; станки для отдѣлки карнизовъ*, и *машинки*, съ принадлежностями, *для дѣйствія круглою пилою.*

Пріобрѣтеніе этихъ предметовъ, въ Нью-Іоркѣ, чрезъ наше Консульство, съ доставкою въ Кронштадтъ, обошлось въ 7.269 руб.; изъ нихъ, назначенные для С. Петербургскаго порта, уже доставлены въ этотъ портъ и будутъ установлены въ Новомъ Адмиралтействѣ, въ обдѣлочномъ сараѣ.

Для руководства при установкѣ и управленіи станками, при

каждомъ изъ нихъ имѣются печатныя наставленія. Для пріобученія же нашихъ мастеровыхъ къ обращенію съ этими инструментами, разрѣшено нанять механика, вполнѣ знакомаго съ ихъ употребленіемъ и примѣненіемъ къ работамъ самаго разнообразнаго рода; о чемъ и сообщено Управляющему нашимъ Консульствомъ въ Нью-Іоркѣ.

Вмѣстѣ съ этими станками и инструментами, предложено было выписать машинку для выдѣлки пробокъ, накладываемыхъ сверхъ шляпокъ гвоздей и болтовъ; но консулъ затруднился исполнить это требованіе, такъ какъ станки, употребляемые съ этою цѣлью нынѣ, стоятъ въ семь разъ дороже противу стоимости машинокъ.

С. ПЕТЕРБУРГСКІЙ ПОРТЪ.

1) Въ отчетѣ за 1860 г. сказано о производствѣ и окончаніи работъ по углубленію бара главнаго Невскаго фарватера.

Изъ отчета, представленнаго производителемъ этихъ работъ инженеръ Генералъ-Маіоромъ Барономъ Тизенгаузеномъ, объ отпущенныхъ ему деньгахъ 758 руб., видно, что изъ этихъ денегъ имъ издержано только 680 р. 75 к., а именно:

На производство суточныхъ денегъ Офицерамъ	608 р. — к.
И на покупку матеріаловъ	72 » 75 »
Итого	680 р. 75 к.

Сверхъ того стоимость лѣсовъ, отпущенныхъ къ этимъ работамъ отъ здѣшняго порта, составляетъ 327 р. 71 к. с.

2) Къ свѣдѣніямъ, имѣющимся въ отчетѣ Департамента за 1860 г. на страницѣ 160, объ устройствѣ въ здѣшнемъ портѣ новыхъ экипажескихъ магазиновъ, слѣдуетъ сказать, что работы по этому предмету окончены и портовое имущество, хранившееся въ прежнихъ магазинахъ, въ Новой Голландіи перенесено въ новые, за исключеніемъ нѣкоторыхъ громоздскихъ вещей.

Для храненія этихъ вещей, въ 1860 г. предполагалось построить, сверхъ уже имѣющагося, еще два деревянныхъ сарая, но впослѣдствіи одинъ изъ нихъ отмѣненъ, а постройка другаго окончена.

На постройку этого сарая и на устройство экипажескихъ магазиновъ отпущено отъ порта:

лѣсовъ на	22.172 р. 49 к.
желѣза »	497 » 32 »

И израсходовано денегъ:

По устройству магазиновъ	10.775 » 36 »
По устройству сарая	282 » — »
Итого	33.727 р. 49 к.

3) Вмѣсто водокачальной паровой машины, погибшей, какъ сказано въ отчетѣ за 1860 г., при крушеніи парохода «Arctic», пріобрѣтена другая.

4) Въ Новомъ Адмиралтействѣ:

а) Удлиненъ дедевянный элингъ; стапель онаго исправленъ, а самый элингъ закрытъ. Стоимость употребленныхъ на эти работы матеріаловъ и рабочей силы составляетъ 11.456 р. 28 к.

б) Работы по капитальному исправленію Мортонова элинга, производимыя Строительнымъ Управленіемъ, еще продолжаются. Средствами же порта: исправлена тележка, повѣренъ и собранъ ручной механизмъ для вытаскиванія судовъ, а также собрана и установлена для той же цѣли, паровая машина въ 12 силъ, изготовленная, какъ сказано въ VII отдѣлѣ настоящаго отчета, на Кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ.

Стоимость рабочей силы и матеріаловъ, употребленныхъ на исправленіе тележки, а также на сборку и установку механизмовъ, простирается на 9.000 р. 72½ к.

в) Согласно съ волею Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала одна изъ комнатъ котельнаго мастерства приспособлена къ цинкованію желѣза.

г) Устройство новой портовой кузницы, о чемъ сказано въ отчетѣ Департамента за 1860 г. на стр. 162, окончено и работы въ ней уже производятся.

Работы по установкѣ механизмовъ и другихъ приспособленій, по механической части, производились подъ непосредственнымъ наблюденіемъ и по указаніямъ главнаго инженеръ-механика Балтійскаго флота.

Въ кузницѣ *устроены*: двѣ сварочныя печи и четыре стѣнныхъ крана, до 1-го тона подъемный силы, каждый, *и устано-*

влены: паровая машина въ 12 силъ, два паровыхъ молота въ 1 тоннъ и въ 5 центнеровъ; два крана для молота въ 1 тоннъ; желѣзообрѣзной и пробивательный станокъ, съ механизмомъ въ 5 силъ; два вентилятора; 4-е двойныхъ и 8 ординарныхъ горновъ, и ручной прессъ, для продавливанія дыръ въ ридерсахъ.

Чтобы предоставить порту возможность производить кузнечныя работы съ надлежащею отчетливостью, а также для указанія мастеровымъ всѣхъ пріемовъ ковки тяжеловѣсныхъ вещей паровыми молотами, *кузнечнымъ мастеромъ* въ эту кузницу назначенъ старшій инженеръ-механикъ Кронштадтскаго пароходнаго завода Поручикъ Юрьевъ, а въ помощь ему, на первое время, нанятъ кузнечный мастеръ англичанинъ Моррисонъ, срокомъ на 6 мѣсяцевъ, съ платою по 130 руб. сер. въ мѣсяцъ.

При производствѣ работъ оказалось, что паровой котелъ непроизводитъ достаточнаго количества пара, для одновременнаго дѣйствія паровыми молотами и желѣзообрѣзнымъ станкомъ. Объ исправленіи этого недостатка сообщено главному инженеръ-механику Балтійскаго флота.

д) Предположенныя къ устройству въ 1861 г. желѣзныя дороги, на протяженіи 754 саженъ,—сдѣланы.

е) Устроены временные навѣсы надъ лѣсами и 185 гребными судами; на что употреблено матеріаловъ и рабочей силы на 489 руб. 64½ коп.

ж) Противу шлюпочнаго мастерства углублена рѣка Мойка.

5) На Галерномъ островкѣ.

а) По устройству временнаго плаза и постоянныхъ крышъ, надъ стапелемъ, гдѣ строились клипера: «Алмазъ» и «Жемчугъ», а также по удлиненію сего стапеля, сдѣланъ окончательный разсчетъ.

На эти работы употреблено:

Лѣсовъ и другихъ матеріаловъ на	10.771 р. 55⅞ к.
Казенныхъ мастеровыхъ на	375 » — »
Итого	11.146 » 55⅞ »
Сверхъ того заплачено подрядчику Кудрявцеву	5.999 » 14½ »
Всего	17.145 р. 70⅜ к.

Работы производились мастеровыми подрядчика; казенные же мастеровые употреблены были при этомъ для пріемки матеріаловъ и наблюденія, чтобы эти матеріалы не были обращены на надобности по клиперамъ, строившимся въ тоже время, изъ матеріаловъ подрядчика.

б) Исправленъ сарай, въ коемъ обдѣлываются корабельные члены.

6) На Охтѣ.

а) Исправленъ и удлиненъ элингъ, въ которомъ строится клиперъ «Яхонтъ». Стоимость употребленныхъ при этомъ матеріаловъ составляетъ 6.087 р. 83 к., а рабочей силы 14.411 руб. 66 коп, итого 20.499 руб. 49 коп.

б) Работы по обращенію двухъ корветскихъ элинговъ въ сараи для храненія лѣсовъ, о чемъ упомянуто въ отчетѣ за 1860 г. на стр. 166,—окончены.

в) Устроены: пильная яма, съ навѣсомъ и плавучая кранная машина. Стоимость матеріаловъ и рабочей силы, употребленной какъ на эти устройства, такъ и на нѣкоторыя другія незначительныя работы по Охтенскому Адмиралтейству составляетъ 3.363 р. 36½ к.

7) Какъ С. Петербургскій портъ встрѣчалъ затрудненіе въ очисткѣ снѣга и околки льда около судовъ, по неимѣнію казенныхъ валовыхъ людей, то, по сношенію съ Инспекторскимъ Департаментомъ, по примѣру Военнаго вѣдомства, сдѣлано распоряженіе, чтобы изъ находящихся здѣсь флотскихъ экипажей ежедневно высылаемо было на валовыя работы: на Охтенскую верфь 20 человѣкъ, въ Новое Адмиралтейство и въ Новую Голландію 40 человѣкъ, на Галерный островокъ 30 и въ Галерную гавань 10 человѣкъ, а всего 100 человѣкъ въ день, и при томъ въ три первыя мѣста при офицерахъ, а въ Галерную гавань при унтеръ-офицерѣ.

КРОНШТАДТСКІЙ ПОРТЪ.

УСТРОЙСТВО ПОРТА:

1) *Углубленіе гаваней.*

Въ 1861 году слѣдовало углублять участки отъ IV до XII включительно; но контрагенты ходатайствовали о дозволеніи продолжать производить работы по углубленію участковъ: I,

II, III, V, VII, XIX, XX, XXI, XXII и XXIII, на что и послѣдовало разрѣшеніе Адмиралтействъ-Совѣта, по журналу 8-го Марта 1861 года ст. 22.005, съ тѣмъ, чтобы сіи участки доведены были до назначенной для нихъ глубины, а именно:

I, II, и VII до 28 футъ.
III одна половина до 22, а другая до 24 ф.
V » » » 17 футъ.
XIX » » » 24 »
XX » » » 22 »
XXI » » » 19 »
XXII » » » 16 »
XXIII » » » 10 »

Между тѣмъ, углубленію II, V и VII участковъ помѣшали: II-го стоявшій на смежномъ съ нимъ VII участкѣ корабельный гидравлическій плавучій докъ; VII этотъ докъ, а V-го проходъ судовъ для подъема ихъ на Мортоновъ элингъ.

Посему вмѣсто этихъ трехъ участковъ, работы производились въ участкахъ IV, XIII и XIV.

Хотя всѣ *десять* участковъ, въ коихъ производились работы по ихъ углубленію, не доведены до опредѣленной для нихъ глубины, но какъ этому воспрепятствовали встрѣченныя для дѣйствія землечерпательными машинами препятствія, какъ-то: *обломки паловъ, свай* и *твердый грунтъ*, каковыя препятствія могли быть устранены только пороховыми взрывами, а между тѣмъ контрагентами и въ 1861 г. вынуто было грунта болѣе назначеннаго по контракту количества, а именно, вмѣсто 22.373, 07, — 28.176, 36 куб. саж.; то, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (жур. 13-го Декабря 1861 г. ст. 22.315), подрядчики удовлетворены платою, согласно съ 7 статьею контракта, т. е., имъ причиталось за 22.373, 07 к. саж. вынутаго ими грунта 265.009 руб. 1 коп., а уплачено, за удержаніемъ изъ этой суммы $\frac{1}{10}$ части, впредь до окончательной сдачи участковъ, 238.508 руб. 11 коп.

Въ 1861 году по этой операціи возбуждены были два вопроса:

1) О размѣщеніи того количества грунта, на которое должно бы было уменьшиться количество земли, долженствующей быть вынутою по контракту, вслѣдствіе распоряженія, чтобы углубленіе гаваней производилось отступя отъ стѣнъ на $5\frac{1}{2}$

сажень, а не на $1\frac{1}{2}$; 2, $2\frac{1}{2}$ и $3\frac{1}{2}$, какъ определено было по контракту.

2) О выдачѣ контрагентамъ денегъ за все количество вынутаго имъ въ 1861 г. грунта, т. е. за 28.176, 36 куб. саж.

Первый вопросъ, согласно съ заключенiемъ конторы надъ Кронштадтскимъ портомъ и представленiемъ Департамента, журналомъ Адмиралтействъ-Совѣта 31-го Мая ст. 22.092, разрѣшенъ такъ:

То количество грунта, а именно 4.134,55 куб. саж., на которое должно было бы уменьшиться общее углубленiе, вслѣдствiе распоряженiя объ отступленiи отъ стѣнъ гаваней на $5\frac{1}{2}$ саж., размѣстить: 1596,85 куб. саж. въ XIX участокъ, углубя его вмѣсто 24 на 26 футъ, для того, чтобы по этому участку, какъ смежному съ I, корабли могли проходить въ полномъ грузу; а остальныя за тѣмъ 2537,7 куб. саж. въ XIV и XXIII участки, углубя ихъ вмѣсто 10 — на 15 футъ: XIV участокъ весь, а XXIII отъ Мортонова элинга къ W на 48 саж.

По *второму* же — предоставлено контрагентамъ возобновить свое ходатайство о производствѣ имъ платы и за излишнее углубленiе участковъ, противу опредѣленнаго, но за то только число куб. саж., которое окажется при промѣрѣ, сдѣланномъ при окончательной сдачѣ всѣхъ углубленныхъ участковъ къ порту, и съ тѣмъ чтобы, при опредѣленiи этого излишняго углубленiя, принятъ былъ въ разсчетъ избытокъ дѣйствительной глубины противу назначенной не менѣе какъ на $\frac{1}{2}$ и не болѣе какъ на $\frac{3}{4}$ фута (журн. Адмиралтействъ-Совѣта 13 Декабря ст. 22.315).

Работы по устраненiю препятствiй, встрѣченныхъ при дѣйствiи землечерпательными машинами, производились строительною частью. Произведенный при этомъ расходъ 89 р. $25\frac{1}{2}$ к. сер. отнесенъ на сумму, ассигнованную по смѣтѣ Кораблестроительнаго Департамента на углубленiе Кронштадтскихъ гаваней.

2) Въ военной гавани, Морскою Строительною частью порта: устроена новая пристань, къ западу отъ угольнаго сарая; малый корабельный магазинъ капитально исправленъ; по Сѣверной дамбѣ откосъ, къ востоку отъ угольной пристани, выложенъ камнемъ, на пространствѣ 153 к. саж. Средствами же порта, вмѣсто ветхаго крана, поставленъ новый, а по восточ-

ную сторону 8-го бастіона поставлены стрѣлы и три шпиля, для подъема тяжестей, до 1.000 пуд. вѣсомъ.

Устройство адмиралтействъ.

1) *Доковаго.*

а) Строительнымъ Управленіемъ Морскаго Министерства въ 1861 году:

Доковое адмиралтейство окончательно обведено стѣною, въ которой устроено девять желѣзныхъ воротъ.

Окончены постройкою: зданіе для помѣщенія канцеляріи экипажмейстера; два магазина для пріема матеріаловъ отъ подрядчиковъ; караульный домъ и сарай для пожарныхъ инструментовъ.

Противу упомянутыхъ пріемныхъ магазиновъ, на берегу обводнаго канала, приступлено къ устройству фундаментовъ для трехъ подъемныхъ крановъ

Продолжалось устройство сѣти желѣзныхъ дорогъ, соединяющихъ доковое адмиралтейство съ Новымъ дѣловымъ дворомъ и пароходнымъ заводомъ.

Хотя сѣть этихъ дорогъ еще не совершенно окончена, но по нѣкоторымъ изъ нихъ уже производится движеніе, при чемъ вагоны устроены средствами порта.

б) Отъ порта окончательно устроены шесть сараевъ изъ старыхъ систернъ для древеснаго и каменнаго угля, кокса и экипажескихъ матеріаловъ.

Каменный сарай, который былъ занятъ только старымъ такелажемъ, приспособленъ къ храненію въ немъ также и новаго такелажа и кудели.

2) *Новаго Адмиралтейства.*

а) *Отъ строительной части*: адмиралтейство обнесено каменною стѣною, съ устройствомъ четырехъ желѣзныхъ воротъ и двухъ калитокъ. Построены зданія для караульныхъ и дежурнаго по адмиралтейству.

У лѣсопильнаго завода капитально исправлены сѣверный и западный шлюзы.

б) *Отъ порта*—во всѣхъ мастерскихъ окончательно устроены кладовыя. Приступлено къ устройству на дворѣ лѣсопиль-

наго завода, сарая изъ старыхъ систернъ, для храненія лѣсовъ. Для сокращенія количества ручной работы вообще, устроены переносные краны, со стелюгами, для подъема лѣсовъ, предназначаемыхъ къ распиловкѣ, и нѣсколько, большихъ размѣреній, для подъема якорей на стелюги и на пирамиды. Сіи послѣднія, по своей ветхости, замѣняются стелюгами. Кузнечныя мастерскія снабжены штампами и машинками для выдѣлки тѣхъ желѣзныхъ вещей, которыя требуются въ значительномъ числѣ для вооруженія судовъ; какъ-то: *гаковъ*, *обуховъ*, *скобъ*, *крючьевъ*; нарѣзка же винтовъ въ ручную должна скоро прекратиться, вслѣдствіе снабженія адмиралтействъ выписанными изъ Англіи двумя станками для нарѣзки винтовъ.

АРХАНГЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

Окончены работы по внутреннему устройству экипажескихъ магазиновъ, а въ адмиралтейской кузницѣ установлено: девять паръ горновъ и два горна для ковки тяжеловѣсныхъ вещей; а также паровой молотъ и вентиляторы.

По ходатайству главнаго командира, Кораблестроительнымъ Департаментомъ наняты:

1) Машинно-слесарный мастеръ Петровъ за 840 руб. въ годъ.

2) Кузнечный мастеръ, отставной унтеръ-офицеръ Вышемирскій за 600 руб. въ годъ.

3) Литейный мастеръ, Прусскій подданный Гане за 1.000 руб. въ годъ.

4) Машинистъ ремесленникъ Никифоровъ за 840 руб. въ годъ.

Всѣ четверо срокомъ на годъ.

НИКОЛАЕВСКІЙ ПОРТЪ.

Все устройство, для вытаски судовъ на Мортоновъ элингъ, по неблагонадежности, сдѣлано вновь.

Выписаны для мастерскихъ: механической, машинной и желѣзнаго судостроенія три новыхъ механизма: одинъ въ 20 и два по 10 нарицательныхъ силъ. Изъ этихъ механизмовъ первый уже установленъ и приведенъ въ дѣйствіе, остальные же устанавливаются.

Механизмы стоятъ 14.500 руб.; а работы по установкѣ ихъ 2.950 руб.

СЕВАСТОПОЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

Въ отчетѣ Департамента за 1860 г., на стр. 171, изложены главнѣйшія условія, на коихъ гражданинъ Сѣверо-Американскихъ Штатовъ *Гоуэнъ* обязался очистить Севастопольскую бухту отъ судовъ, затопленныхъ въ ней въ минувшую войну, а также упомянуто о пособіяхъ, оказанныхъ Гоуэну, въ видахъ содѣйствія къ достиженію главной цѣли его обязательства, а именно: *очистки Севастопольскаго рейда.*

Въ бытность Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, въ 1861 г. въ Севастополѣ, Гоуэномъ поданы были Его Высочеству нѣсколько прошеній.

Между тѣмъ Севастопольскіе обыватели, въ лицѣ купца *Телятникова,* предложили взять очистку Севастопольской бухты на себя, съ передачею имъ всѣхъ заведеній Гоуэна, обязываясь представить залогъ, бухту очистить въ непродолжительномъ времени и предоставить въ казну $1/8$ часть того, что ими будетъ добыто.

Прошенія эти были разсмотрѣны особою коммисіею, подъ предсѣдательствомъ Контръ-Адмирала *Дюгамеля,* которой поручено было изслѣдовать настоящее состояніе Севастопольской бухты.

Коммиссія нашла, что:

1) За произведенными Гоуэномъ работами, Севастопольская бухта остается еще не очищенною отъ *одинадцати* кораблей и *трехъ* фрегатовъ, которые взорваны и разобраны болѣе чѣмъ на половину; *трехъ* мелкихъ судовъ, отъ которыхъ остались *кили* и *флортимберсы*; *двухъ* фрегатовъ, которые за ветхостію, сами полуразрушились; и *четырехъ* кораблей, которые стоятъ почти не тронутыми; всего же 15 кораблей, 5 фрегатовъ и 3 мелкихъ судовъ. Со всѣхъ этихъ судовъ выгружены почти всѣ тяжести, какъ то: *систерны, пороховые ящики, якоря, цѣпи* и *баластъ*. Бухта же хотя въ настоящее время и удобна для плаванія, но далеко не безопасна для якорной стоянки.

2) Съ осени 1860 года, Гоуэнъ почти пересталъ заниматься самъ очисткой бухты, предоставляя производить работы посторонним лицамъ и, преимущественно, Севастопольскимъ

обывателямъ, съ платою ему за употребленіе при этомъ его снарядовъ и съ предоставленіемъ ему, сверхъ того, отъ $^1/_8$ до $^1/_4$ части добытыхъ предметовъ.

3) Доходы, полученные Гоуэномъ по этой операціи, значительно выше тѣхъ, которые имъ показаны въ его прошеніяхъ, а именно: не 564.281 р., какъ имъ показано, но до 700.000 р.

4) О расходахъ Гоуэна нельзя сдѣлать положительнаго заключенія, но, по предположенію командира порта, Контръ-Адмирала Ключникова, они должны простираться на сумму до 400.000 р., т. е. менѣе показаннаго Гоуэномъ на 270.170 р.

5) Нельзя допустить справедливость показанія Гоуэна объ убыткѣ до 64.000 р., понесенномъ имъ, по производству работъ съ Октября 1860 г. по Августъ 1861 года; и

6) Вообще же Гоуэнъ по настоящей операціи далеко не разорился, но скорѣе остался въ выигрышѣ.

Посему коммисія полагала:

1) Какъ Гоуэнъ уже два раза по одной и той же операціи заключалъ съ Правительствомъ контракты и ни разу не выполнилъ ихъ, не смотря на дарованныя ему въ 1860 году разныя льготы и отсрочки, то устранить его отъ дальнѣйшихъ работъ по очисткѣ бухты, каковую очистку предоставить Севастопольскимъ обывателямъ, на предъявленныхъ ими условіяхъ, такъ какъ они готовы внести 15.000 р. въ обезпеченіе исправнаго исполненія ими обязательства.

2) Если же пожелаютъ оказать Гоуэну особенную милость, то ему можно будетъ возвратить его заведенія, но не прежде, какъ по совершенномъ окончаніи очистки бухты, и въ томъ видѣ, въ какомъ они тогда будутъ находиться; иначе же надобно полагать, что Севастопольская бухта на долгое время останется въ настоящемъ засоренномъ состояніи, такъ какъ заводить вновь устройства, необходимыя для этихъ работъ нѣтъ разсчета въ виду того, что еще можетъ быть добыто со дна бухты.

Главный же командиръ, раздѣляя мнѣніе Коммисіи, съ своей стороны полагалъ:

1) Предложить Севастопольскимъ обывателямъ уплатить Гоуэну ту сумму, въ которую оцѣнены его устройства, на что они уже изъявили согласіе.

2) Сложить съ Гоуэна 8.785 руб. 71 коп., причитающіеся

съ него въ штрафъ, за время съ 1 Іюля по 1 Ноября 1861 года.

3) Отказать ему: въ возвратѣ штрафныхъ денегъ за неподнятіе корабля *«Константинъ»*, и въ уплатѣ 10 т. руб. сер. за убытки, понесенные будто бы имъ, при подъемѣ якорей, не принятыхъ отъ него въ казну, по негодности.

4) Въ видахъ же облегченія затруднительныхъ обстоятельствъ, въ коихъ Гоуэнъ находится, принять отъ него пять изъ означенныхъ якорей, которые еще могутъ быть полезны, а въ замѣнъ остальныхъ, бо́льшее количество цѣпей.

5) Изъ суммы, уплаченной Гоуэномъ за порохъ, отпущенный ему отъ казны, возвратить ему 13.998 руб. 15 коп.. а не 15.776 р. 50 к., какъ онъ проситъ.

Дѣло по сему предмету передано было на обсужденіе Кораблестроительнаго Департамента, который пришелъ къ слѣдующему заключенію:

1) Гоуэнъ, какъ не исполнившій своего обязательства, не смотря на разныя дарованныя ему льготы и отсрочки, не имѣетъ ни какого права на снисхожденіе, а потому: а) всѣ его машины и приспособленія, согласно съ условіями контракта, взять въ казну; б) причитающіяся съ него штрафныя деньги, въ числѣ 8.785 руб. 71 коп.,—*взыскать*; в) удержанные же за неподнятіе корабля «Константинъ», въ количествѣ 8.152 руб. 86 коп., какъ уже розданныя лицамъ, наблюдавшимъ за работами по очисткѣ Севастопольской бухты,—не *возвращать*; г) изъ числа денегъ, уплаченныхъ имъ за порохъ, отпущенный ему изъ казны, по 13 руб. 21 коп. за пудъ, требуемые имъ нынѣ къ возврату 13.988 руб. 15 коп., на основаніи Высочайшаго повелѣнія 23 Іюня 1860 года, объ отпускѣ ему пороха по 7 рублей за пудъ,—*не возвращать*, такъ какъ означенныя деньги уплачены имъ, согласно съ условіями контракта, до воспослѣдованія означеннаго Высочайшаго повелѣнія; и д) въ уплатѣ требуемыхъ имъ 10 т. р., за убытки при подъемѣ якорей,—*отказать*, такъ какъ онъ во всякомъ случаѣ обязанъ былъ поднять эти якоря для очистки бухты, независимо отъ заключеннаго имъ контракта на поставку этихъ якорей, а также и цѣпей къ Кронштадтскому порту; предложеніе же Генералъ-Адъютанта Глазенапа, о принятіи отъ Гоуэна, въ замѣнъ остальныхъ якорей, бо́льшаго количества цѣпей, какъ оказывающееся для каз-

ны выгоднымъ, *привести въ исполнéніе* на условіяхъ упомянутаго контракта, въ такомъ случаѣ, когда цѣпи, по освидѣтельствованіи оныхъ, признаны будутъ годными и, по своимъ размѣрамъ, подходящими къ тѣмъ, кои употребляются на судахъ Балтійскаго флота.

2) Очистку же бухты предоставить Севастопольскимъ обывателямъ, въ лицѣ купца Телятникова, на что и заключить контрактъ, на предложенныхъ ими условіяхъ и съ тѣмъ, чтобы назначенъ былъ окончательный срокъ очистки бухты, а передаваемыя имъ приспособленія, по окончаніи работъ, были возвращены въ казну.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, признавъ заключеніе Департамента совершенно основательнымъ, но принявъ съ своей стороны во вниманіе: 1) что хотя Севастопольская бухта не совершенно еще очищена, но, по засвидѣтельствованію главнаго командира Николаевскаго порта и особой Коммисіи, доведена до такого состоянія, что удобна нынѣ для плаванія; 2) что по удостовѣренію завѣдывавшаго морскою частію въ Николаевѣ, Контръ-Адмирала Бутакова, встрѣченныя Гоуэномъ непредвидѣнныя имъ затрудненія произошли отъ несогласій, бывшихъ между членами компаніи этой операціи, которой Гоуэнъ былъ представителемъ; 3) что произведенныя Гоуэномъ въ бухтѣ работы были новы и трудны; что всѣ сдѣланныя для оныхъ приспособленія придуманы имъ самимъ, и Севастопольскіе обыватели, предлагающіе принять нынѣ на себя, въ лицѣ купца Телятникова, продолженіе работъ Гоуэна, чрезъ него же познакомились съ этого рода дѣломъ; 4) что всѣ машины и приспособленія устроенныя Гоуэномъ, должны нынѣ, на основаніи контракта, безплатно поступить отъ него въ собственность казны, лишая его вознагражденія за употребленные на оныя капиталы; — и находя, что при такихъ обстоятельствахъ нельзя отвергать возможности понесенія Гоуэномъ значительныхъ убытковъ, но считая Гоуэна заслуживающимъ снисхожденія и милости правительства, по журналу 5 Января 1862 г., ст. 22.354, положилъ: предоставить Государю Великому Князю Генералъ-Адмиралу испросить Высочайшее Его Императорскаго Величества соизволеніе, въ видѣ особой Монаршей милости: 1) на освобожденіе Гоуэна отъ слѣдующаго съ него, за неподнятіе кораблей на сѣверной линіи бухты, штра-

фа, въ суммѣ 8.785 руб. 71 коп., и 2) на возвращеніе ему, Гоуэну, изъ экономическаго капитала Черноморскаго вѣдомства, суммы 13.998 руб. 15 коп., составляющихъ разницу въ цѣнѣ за отпущенный ему отъ казны порохъ, до состоянія Высочайшаго повелѣнія 23-го Іюня 1860 года.

Вмѣстѣ съ симъ Совѣтъ положилъ: относительно принятія отъ Гоуэна до 9 т. пуд. цѣпей и якорей и отказѣ въ прочихъ домогательствахъ его, представленіе Департамента утвердить, съ тѣмъ: 1) чтобы означенный грузъ былъ доставленъ въ Кронштадтъ непремѣнно въ теченіи 1862 г., а въ противномъ случаѣ условіе съ Гоуэномъ, по этому предмету считать не состоявшимся; и 2) чтобы расходъ по уплатѣ Гоуэну за эти цѣпи и якоря, отнесенъ былъ на смѣтныя суммы, требуемыя на заготовленіе такелажа и якорныхъ цѣпей, а въ случаѣ недостаточности этихъ суммъ, внесенъ въ смѣту 1863 года.

Что же касается до заключенія контракта на очистку Севастопольской бухты съ компаніею, представителемъ которой является купецъ Телятниковъ, то дѣло это, по обстановкѣ его надлежащими данными, внести на утвержденіе Адмиралтействъ-Совѣта.

О сложеніи съ Гоуэна упомянутыхъ штрафныхъ денегъ и о возвращеніи ему 13.998 р. 15 к., послѣдовало Высочайшее соизволеніе 22 Января 1862 года.

АСТРАХАНСКІЙ ПОРТЪ.

Въ 1861 году продолжаемы были работы по углубленію Адмиралтейскаго канала. Каналъ углубленъ на протяженіи 90 саж., углубленіе доведено отъ 4 до 10 футъ ниже ординарной воды; остается углубить на протяженіи 57 сажень.

Во вновь устроенныхъ экипажескихъ магазинахъ (отчетъ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г. стр. 172) сдѣланы шкафы, лари, полки, а надъ вѣсами, навѣсъ; для храненія же желѣза стелажи.

По ходатайству конторы надъ портомъ, основанному на разрѣшеніи Главнаго Командира, нанятъ Департаментомъ для лѣсопильной машины Астраханскаго механическаго завода, пилоставъ Германъ Лаубе (Вольмарскій уроженецъ), срокомъ на три года, съ платою по 600 руб. въ годъ.

БАКИНСКІЙ ПОРТЪ.

По устройству Адмиралтейства, на Баиловомъ мысу, въ 1861 году производились работы: по отдѣлкѣ зданій, для помѣщенія: портовыхъ присутственныхъ мѣстъ, мастерскихъ, экипажескихъ и судовыхъ магазиновъ, а также по устройству молла и пристани.

РЕВЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

Окончено углубленіе фарватера, ведущаго отъ оконечности Адмиралтейскаго канала къ купеческой пристани, каналъ углубленъ до $5\frac{1}{2}$ футъ.

Продолжались работы по углубленію старой военной гавани.

Устроена желѣзная дорога отъ адмиралтейскаго канала до одного изъ адмиралтейскихъ магазиновъ, всего на протяженіи 84 пог. саж.

Устроены двѣ пристани на берегахъ адмиралтейскаго канала.

Во исполненіе воли Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала, относительно состоянія въ которомъ должны находиться мастерскія портовъ 2-го разряда, (отчетъ Департамента за 1860 годъ стр. 173), Командиры Ревельскаго и Свеаборгскаго портовъ доставили свои соображенія и смѣты на устройство тѣхъ приспособленій, какія они признаютъ необходимыми сдѣлать въ портовыхъ зданіяхъ, предназначаемыхъ для помѣщенія въ нихъ механическихъ мастерскихъ.

Планы этихъ мастерскихъ переданы были на разсмотрѣніе главнаго иженеръ-механика Балтійскаго флота г. Ламберта.

Между тѣмъ, по приказанію г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, былъ командированъ въ Ревель и Свеаборгъ помощникъ г. Ламберта инженеръ-механикъ Штабсъ-Капитанъ *Чвановъ*, для обсужденія на мѣстѣ тѣхъ мѣръ и средствъ, какія необходимо принять для приведенія въ исполненіе изъясненной воли Его Высочества.

Соображенія г. Чванова были разсмотрѣны главнымъ инженеръ-механикомъ Балтійскаго флота и Департаментъ, по об-

сужденіи настоящихъ предположеній, входилъ съ докладомъ къ г. Управляющему Морскимъ Министерствомъ, полагая:

1) Въ Ревельскомъ портѣ: механическую мастерскую устроить въ зданіи, занимаемомъ нынѣ пильною; кузницу оставить въ прежнемъ помѣщеніи и поставить въ ней вентиляторъ, а для дѣйствія имъ переносную паровую машину въ 3 или 4 силы.

2) Въ Свеаборгскомъ портѣ: механическую мастерскую устроить въ томъ же зданіи, гдѣ помѣщается нынѣ кузница.

3) Работы по приспособленію упомянутыхъ зданій предоставить произвести Строительному Управленію Морскаго Министерства.

4) Механизмы и станки въ мастерскихъ обоихъ портовъ размѣстить, согласно съ планомъ, составленнымъ г. Ламбертомъ; и

5) По полученіи отъ г. Ламберта деталей механизмовъ, станковъ и прочихъ необходимыхъ для мастерскихъ предметовъ, пріобрѣсти таковые отъ здѣшнихъ заводчиковъ, или, въ случаѣ необходимости, выписать изъ за-границы.

Докладъ этотъ по приказанію г. Управляющаго Министерствомъ, препровождаемъ былъ на заключеніе командировъ означенныхъ портовъ, которые увѣдомили, что предположенія, изложенныя въ докладѣ Департамента, совершенно удовлетворяютъ всѣмъ условіямъ и потребностямъ портовъ относительно устройства механическихъ мастерскихъ. При этомъ они доставили смѣты и соображенія о работахъ, какія должны быть произведены въ самыхъ зданіяхъ, назначаемыхъ подъ мастерскія.

По соглашеніи съ Строительнымъ Управленіемъ Морскаго Министерства о производствѣ этихъ работъ и по разрѣшеніи вопроса о возможности предоставленія Морскому вѣдомству Скаттуденскихъ зданій подъ помѣщеніе механической мастерской Свеаборгскаго порта, будетъ представлено о разрѣшеніи приступить къ устройству означенныхъ мастерскихъ.

ОТДѢЛЪ VII.

ЗАВОДЫ И ИХЪ ДѢЯТЕЛЬНОСТЬ.

Адмиралтейскіе Ижорскіе Заводы.

1) Для осмотра техническихъ производствъ, полезныхъ Морскому вѣдомству, собранія по этому предмету надлежащихъ свѣдѣній и ознакомленія съ устройствами и работами по приготовленію желѣза, для желѣзныхъ броненосныхъ судовъ, командированъ въ Англію и во Францію, на *четыре* мѣсяца, Начальникъ Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Полковникъ *Швабе*, и съ нимъ, по его выбору, отставные унтеръ-офицеры *Никитинъ* и *Максимовъ*, служащіе при заводахъ, по найму, при ковкѣ вещей паровыми молотами.

Содержаніе этимъ лицамъ, во время ихъ командировки, назначено въ слѣдующемъ размѣрѣ:

Полковнику Швабе:

Подъемныхъ		450	червонцевъ.
Путевыхъ		250	»
Суточныхъ	въ Англіи	$2\frac{1}{2}$	фун. стерл.
	во Франціи	2	» »

Сверхъ содержанія по званію начальника заводовъ по внутреннему положенію.

Максимову и Никитину,

каждому.

Подъемныхъ	100	червонцевъ.
Путевыхъ	50	»
Суточныхъ	$\frac{1}{2}$	фун. ст.

2) На время отсутствія Полковника Швабе, исправляющимъ должность начальника заводовъ назначенъ Помощникъ его по технической части Корпуса Инженеръ Механиковъ Капитанъ Зарубинъ 1-й.

3) Капитанъ Зарубинъ назначенъ Помощникомъ Начальника Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ, по *технической* части, приказомъ Его Императорскаго Высочества Гене-

ралъ Адмирала 16-го Мая 1861 г. за № 70, съ содержаніемъ, присвоеннымъ этой должности, а именно:

Жалованья	1.286 р. сер.
Столовыхъ	570 » »
Квартирныхъ . . .	429 » »
Всего	2.285 р. сер.

Должность Помощника Начальника Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ, по *технической* части, учреждена въ 1831 г.; но съ 1856 г., т. е. со времени назначенія занимавшаго эту должность Полковника Швабе Начальникомъ завода, она оставалась вакантною.

О замѣщеніи ея Капитаномъ Зарубинымъ, Кораблестроительный Департаментъ ходатайствовалъ, какъ потому, что въ настоящее время, при усилившейся дѣятельности заводовъ, болѣе чѣмъ прежде полезно имѣть на заводахъ техническаго помощника для раздѣленія трудовъ Начальника заводовъ по этой части, такъ и въ особенности признавая необходимымъ заблаговременно подготовить для заводовъ лице, которое, въ случаѣ надобности, могло бы занять мѣсто Начальника этихъ заводовъ.

Впрочемъ, и съ замѣщеніемъ должности техническаго помощника, Начальникъ заводовъ одинъ остается отвѣтственнымъ лицомъ за успѣшный ходъ и удовлетворительное исполненіе заводскихъ работъ; помощникъ же находится въ полномъ распоряженіи начальника заводовъ.

По составленію инструкціи Капитану Зарубину, ожидаются нѣкоторыя свѣдѣнія отъ Кронштадтскаго порта, по предмету составленія инструкцій помощникамъ по технической части Управляющаго Кронштадтскимъ пароходнымъ заводомъ.

4) По случаю открытія работъ во вновь-отстроенной большой кузницѣ, а также для усиленія надзора надъ выковкою тяжеловѣсныхъ вещей, входящихъ въ составъ механизмовъ и корпусовъ судовъ, возобновленъ контрактъ съ кузнечнымъ мастеромъ, англичаниномъ *Вудъ*, на одинъ годъ, съ прежнею платою по 2.000 р. сер. въ годъ.

5) Также, возобновленъ контрактъ съ механикомъ, Шведскимъ подданнымъ *Овенъ*, на одинъ годъ, съ прежнею платою по 1.500 руб. въ годъ.

УСТРОЙСТВО ЗАВОДОВЪ.

1) Въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 годъ на стр. 176, сказано, что въ томъ году было приступлено къ работамъ по установкѣ станковъ и по устройству другихъ приспособленій, необходимыхъ, для выдѣлки мѣдныхъ дымогарныхъ трубокъ изъ Мунтцовскаго металла.

Работы эти окончены; самая тяга трубъ, безъ пайки, началась въ Маѣ мѣсяцѣ 1861 г., а образцы ихъ были выставлены на бывшей въ С. Петербургѣ въ томъ году Мануфактурной выставкѣ, какъ объ этомъ упомянуто въ V отдѣлѣ настоящаго отчета.

2) Для выдѣлки на заводахъ мунтцовскаго металла и для тяги мѣдныхъ дымогарныхъ трубокъ, Адмиралтействъ-Совѣтъ разрѣшилъ нанять, кромѣ плющильнаго мастера, простаго рабочаго литейщика, хорошо знакомаго со всѣми мелочными пріемами плавленія и литья разныхъ составовъ мѣди.

Въ такомъ мастеровомъ заводы ощущали крайнюю надобность и потому онъ нанятъ былъ въ Англіи съ платою на $\frac{1}{2}$ фунта въ недѣлю выше той, которую разрѣшилъ Адмиралтействъ-Совѣтъ; но, къ сожалѣнію, этотъ мастеровой по пріѣздѣ въ Россію, вскорѣ умеръ.

При его отъѣздѣ изъ Англіи пріобрѣтены были тамъ, по его выбору, и доставлены на заводы 113 штукъ карандашныхъ горшковъ, для плавки мѣди.

3) На сумму, ассигнованную, какъ объяснено въ отчетѣ Департамента за 1860 г. на стр. 175, на устройство различныхъ приспособленій для *желѣзо-прокатнаго заведенія*, разрѣшено Начальнику заводовъ устроить хозяйственнымъ способомъ, не выходя изъ смѣтнаго исчисленія, а именно изъ $7\frac{1}{2}$ тысячъ руб.,—четыре *сварочныя и нагрѣвательныя* печи и *фундаментъ* для одного механизма; въ число этихъ денегъ отпущено 3 т. руб. Заказъ же механизмовъ для означеннаго заведенія пріостановленъ на нѣкоторое время, такъ какъ Полковнику Швабе поручено собрать положительныя данныя: какіе именно механизмы и приспособленія потребуются для вполнѣ удовлетворительнаго устройства этого заведенія, при предстоящемъ переходѣ отъ деревяннаго судостроенія къ желѣзному.

4) Въ 1861 г. для Ижорскихъ заводовъ выписаны слѣдующіе станки: семь *вертикально-сверлильныхъ*, одинъ *горизонталь-*

но-поворотно-сверлильный; пять *болторѣзныхъ;* четыре *горизонтально-долбежныхъ*; два *болторѣзныхъ;* три *винторѣзныхъ-токарныхъ;* станокъ для загиба мѣдныхъ трубокъ (коллера); а также: *машинка* (ножницы), для обрѣзки холодныхъ желѣзныхъ листовъ въ 1 дюйм. толщ. и 12 ф. длины; два *скоробойныхъ паровыхъ молота* и нѣкоторое количество стали и самой лучшей кожи для ремней. Всего, съ доставкою, на сумму 22.817 руб. 80 коп.

5) Кромѣ этихъ мѣръ, служащихъ къ устройству заводовъ, изъ работъ, произведенныхъ въ 1861 году съ тою же цѣлью, главнѣйшими были слѣдующія:

А. ИСПОЛНЕННЫЯ СТРОИТЕЛЬНЫМЪ УПРАВЛЕНІЕМЪ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА.

Возобновлена верхняя часть каменнаго зданія подъ № 48 и 50, гдѣ помѣщается *якорный заводъ*, и какъ надъ этимъ зданіемъ, такъ и надъ зданіемъ подъ № 34, 35, въ коихъ помѣщается *кузница*, для выдѣлки цѣпей, сдѣланы вновь *желѣзныя крыши.*

Для этихъ работъ заводами отпущено.

Желѣзныхъ вещей, вѣсомъ........	177 пуд. 1 ф.
Чугунныхъ........................	132 » — »
Бревенъ..........................	100 штукъ.
Досокъ...........................	310 »

Б. РАБОТЫ ИСПОЛНЕННЫЯ САМИМИ ЗАВОДАМИ.

Въ мѣдиплющильномъ заводѣ подъ № 52.

а) Устроена усовершенствованная печь, для нагрѣванія листовъ; оконченное въ прошломъ году вододѣйствующее колесо, съ приводами—для двухъ паръ прокатныхъ валовъ и дроворѣзною пилою,—пущено въ ходъ.

б) Для тяги мѣдныхъ дымогарныхъ трубъ, какъ сказано выше, сдѣланы: три печи, двѣ съ 6-ю волчками и одна, для нагрѣванія мѣдныхъ трубъ; а также установлены два станка: одинъ съ пилою, для обрѣзыванія трубъ, а другой —для пробы ихъ гидравлическимъ прессомъ.

Въ новой паровой кузницѣ (зд. подъ № 60).

Работы по изготовленію фундаментовъ, совершенно окончены. Установлены: а) выписанные изъ Англіи, для ковки тяжеловѣсныхъ вещей, два молота: одинъ въ 5 тоннъ, другой въ

½ тонна и третій, сдѣланный на заводѣ въ 1½ т.; б) изготовленные заводами металлическіе краны, числомъ 6, для подъема тяжестей отъ 100 до 800 пуд. Посрединѣ кузницы устроено: восемь желѣзныхъ двухъ-мѣстныхъ и два одно-мѣстныхъ большихъ горновъ, съ желѣзными дымовыми трубами; около стѣнъ пятьнадцать одномѣстныхъ большихъ и малыхъ горновъ, съ 12-ю желѣзными кранами, для поднятія тяжестей до 50 пуд., на каждомъ. Для ковки вещей и проварки желѣза, устроены: одна духовая и три большемѣрныя сварочныя печи. Для снабженія воздухомъ всѣхъ горновъ и духовой печи, поставлены два вентилятора, съ проводкою отъ нихъ, подъ поломъ, желѣзныхъ трубъ до 540 футъ. Для дѣйствія вентиляторовъ, устроены двѣ паровыя машины, въ 12 силъ каждая, изъ нихъ одна — въ запасъ.

Для дѣйствія машинъ и молотовъ сдѣланы: *четыре желѣзныхъ паровыхъ котла*, изъ нихъ — три вертикальныхъ, новаго устройства, при отражательныхъ печахъ, такъ, что паръ производится тѣмъ же жаромъ, которымъ проваривается въ печахъ желѣзо и такимъ образомъ стоимость паровой силы пріобрѣтается безъ всякихъ расходовъ на топливо; и одинъ горизонтальный, обыкновеннаго устройства, употребляемый въ то время, когда нѣтъ работы въ проварочныхъ печахъ.

Въ большой сборочной мастерской (зд. подъ № 27 и 63).

а) Къ подвижному крану сдѣланъ вновь желѣзный трапъ, изъ двухъ частей, съ площадкою, поручнями и проч. принадлежностью.

б) Къ большому токарно-сверлильному станку, для болѣе удобнаго подъема вещей, сдѣланъ вновь деревянный подвижной подъемный кранъ, на четырехъ металлическихъ роульсахъ, съ подъемною металлическою лебедкою и блоками; для передвиженія же крана положено чугунныхъ рельсовъ до 40 пог. футъ.

в) Установлены и приведены въ дѣйствіе, выписанные изъ Англіи станки: строгальный, поворотно-сверлильный, два болторѣзныхъ и токарно-винторѣзный.

г) Устанавливались выписанные изъ Англіи станки: болторѣзный, горизонтально-сверлильный, два горизонтально-долбежныхъ, вертикально-строгальный и токарно-винторѣзный.

д) Для приведенія въ дѣйствіе всѣхъ приводовъ и станковъ сборочной мастерской, вмѣсто поставленной въ прошломъ году

паровой машины въ 20 силъ, установлена, со всѣми приводами, выписанная изъ Англіи тюрбина, въ 60 силъ, которая и пущена въ ходъ.

Въ 1-мъ Отдѣленіи машиннаго мастерства (зд. подъ № 59) исправлено вододѣйствующее колесо; а въ зданіи подъ № 57 уставлены и приведены въ дѣйствіе выписанные изъ Англіи станки: вертикально-строгальный, два болторѣзныхъ и два токарно-винторѣзныхъ; а также *лебедки*, съ принадлежностью.

Въ молотовомъ заводѣ (зд. № 54) установлены и приведены въ дѣйствіе *большіе ножницы*, которыми можно обрѣзать котельные листы, не передвигая ихъ, по длинѣ 12 футъ, толщиною въ 1 дюймъ.

Въ чугуно-литейномъ заводѣ (зд. № 24).

а) Сдѣланъ вновь и установленъ на каменномъ фундаментѣ металлическій поворотный кранъ, для подъема тяжестей, до 1.500 пудовъ.

б) Чтобы имѣть возможность разогрѣвать отформованныя вещи, проведены чрезъ особо устроенный резервуаръ, чугунныя трубы, длиною на 18 футъ, чрезъ которыя получается теплый воздухъ.

в) Къ прежнимъ трубамъ, проводящимъ дутье въ вагранки, положено въ землю, съ соотвѣтствующими затворами, до 90 пог. футъ новыхъ трубъ, чрезъ что находящіеся въ литейной цилиндрическіе мѣха и вентиляторъ, могутъ дѣйствовать, по очереди, въ ту изъ трехъ вагранокъ, которая работаетъ; въ случаѣ же порчи одного изъ этихъ двухъ приборовъ, работы въ литейной мастерской не остановятся.

Въ слесарной мастерской (зд. № 43) установлены и приведены въ дѣйствіе выписанные изъ Англіи: болторѣзный станокъ и строгальная машина.

Въ большой котельной мастерской (зд. подъ № 17) установлены и приведены въ дѣйствіе *два* сверлильные станка, и изготовленные на заводѣ *два* переносные горна.

6) Для *перевозки тяжеловѣсныхъ вещей* изъ одной мастерской или части завода въ другія, съ бо́льшимъ удобствомъ и меньшимъ числомъ рабочихъ, проложены *желѣзныя дороги*, на протяженіи 180 пог. саж.

7) По гидравлическимъ сооруженіямъ и въ прочихъ заводскихъ строеніяхъ, производились исправленія и починки.

8) Какъ въ 1859 и 1860 г., такъ и въ 1861 году, имѣющаяся при заводахъ землечерпательная машина продолжала дѣйствовать по углубленію заводскаго бассейна и той части рѣки Ижоры, которая находится въ заводскихъ границахъ.

Дѣятельность заводовъ.

1) Кромѣ работъ по устройству мастерскихъ и содержанію въ исправности заводскихъ механизмовъ, главнѣйшими заводскими работами, въ 1861 году были: а, продолженіе изготовленія механизма въ 800 силъ, для фрегата «Севастополь»; изготовленіе цѣпей, ридерсов, кницъ, подводнаго мѣднаго крѣпленія, артиллерійскихъ принадлежностей, желѣзныхъ вещей по вооруженію и укомплектованію судовъ, шпилей, водолазныхъ аппаратовъ и камбузовъ съ холодильниками.

2) Въ 1861 году, на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ построены *три* желѣзныя палубныя грузовыя баржи, слѣдующихъ размѣровъ:

1) Длина 52 ф. 8 д., шир. 13 ф., глуб. интр. 4 ф. 6 д.
2) » 65 » » » 14 » » » 5 » 6 »
3) » 70 » » » 14 » » » 5 » 6 »

Общая стоимость этихъ баржъ, со всѣми принадлежностями и работою, составляетъ до 20.980 руб., а именно: первой—5.035, второй—7.450, а третьей—8.495.

Первая баржа была окончена въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ.

По испытаніи ея при проводкѣ каналами, для перевозки матеріаловъ изъ Новой Голландіи во вновь устроенные въ Новомъ Адмиралтействѣ экипажескіе магазины, она оказалась на ходу очень легкою; люки на ней устроены весьма удобно, такъ что весь интрюмъ запирается однимъ замкомъ; при всемъ томъ найдено было необходимымъ сдѣлать нѣкоторыя дополнительныя приспособленія, которыя и исполнены на остальныхъ двухъ баржахъ.

Вторая и третья съ грузомъ въ 1.500 п., углубилась до 3 футъ.

Всѣ три баржи приняты къ С.-Петербургскому порту и назначаются преимущественно для перевозки тяжестей съ заводовъ, такъ какъ они по конструкціи своей вполнѣ соотвѣтствуютъ глубинѣ р. Ижоры и безпрепятственно проходятъ подъ всѣ Невскіе мосты.

Кромѣ того, по ходатайству Начальника заводовъ, г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ разрѣшилъ построить на заводахъ, *въ свободное отъ другихъ работъ время*, небольшой мелкосидящій желѣзный пароходъ (по образцу парохода «Вѣстовой»), который состоялъ бы въ распоряженіи заводовъ, для экстренныхъ посылокъ съ небольшими тяжестями, между заводами, С.-Петербургомъ и Кронштадтомъ.

Въ подтвержденіе пользы настоящаго разрѣшенія, можно указать на ходатайство Коммисіи, ревизовавшей Англійскія адмиралтейства въ 1859 г., о разрѣшеніи каждому казенному пароходному заводу приступить къ постройкѣ двухъ одинаковыхъ машинъ, съ производствомъ этихъ работъ, *въ свободное время отъ другихъ работъ*. Въ предупрежденіе же принятія этого ходатайства въ слишкомъ обширномъ смыслѣ, Коммисія заявила свое убѣжденіе, что для государства гораздо полезнѣе покупать морскія паровыя машины у частныхъ заводчиковъ, нежели принять за общее правило строить ихъ на Адмиралтейскихъ заводахъ.

Цѣль же своего ходатайства, Коммисія объяснила такъ, что, по ея мнѣнію, полезнѣе будетъ давать возможность казеннымъ заводамъ занимать своихъ людей работами по изготовленію машинъ, крановъ и всякаго рода другихъ механизмовъ, нужныхъ флоту и адмиралтействамъ, нежели допустить такой застой въ работахъ, при которомъ пришлось бы сокращать наличное число людей *до той степени*, что не оставалось бы возможности имѣть *достаточное по каждому мастерству* число *искусныхъ* мастеровыхъ, которые, такъ сказать, должны составлять *корень рабочей силы* заводовъ. (§§ 882—888 донесенія Коммисіи) *).

За тѣмъ дѣйствіемъ заводовъ въ 1861 г. приготовлено издѣлій и переработано металловъ:

	вѣсомъ	на сумму
1) Для портовъ С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго	80.621 п. 2 ф.,	695.723 р. 45½ к.

---

*) Кромѣ этого парохода, заводамъ разрѣшено приступить къ работамъ по постройкѣ *парохода*, подобнаго вышеупомянутому, для надобностей завода; *четырехъ желѣзныхъ баржъ* для С.-Петербургскаго порта и *двухъ паровыхъ барказовъ*, въ 15 силъ каждый, для описныхъ работъ въ Балтійскомъ морѣ.

2) Для Черноморскаго вѣдомства	228 п. 9 ф.	4.505 р. 80 к.
3) Для внутренней части самихъ заводовъ . . .	65.298 » 13 »	231.811 » 94½ »
4) Для *строительной* части заводовъ	311 » 28 »	1.049 » 11½ »
5) Распилено и употреблено для *внутренней* части заводовъ: досокъ, пластинъ и брусьевъ на .		8.598 » 13 »
6) Изготовлено разныхъ издѣлій казеннымъ мѣстамъ постороннихъ вѣдомствъ и частнымъ лицамъ, а также переработано собственныхъ ихъ металловъ и распилено бревенъ въ доски, на . . .		14.126 » 38 »
Итого на		955.814 р. 82½ к.
Менѣе, чемъ въ 1860 г. на		27.346 » 27 »

Рабочихъ людей находилось въ заводахъ среднимъ числомъ по 1.749 человѣкъ въ день.

Изъ суммы, на которую переработано заводами въ 1861 г. металловъ и приготовлено издѣлій, на каждаго рабочаго приходится по 536 р.

Въ 1861 г. заводами употреблено на личный составъ, т. е. на жалованье лицамъ, служащимъ при заводахъ, на наемъ механиковъ, мастеровъ, мастеровыхъ и на выдачу зарабочихъ и наградныхъ (1.736 р. 70 к.) денегъ нижнимъ чинамъ 6-го рабочаго экипажа:

а) Изъ суммъ внутренней части заводовъ и ассигнованныхъ по Кораблестроительному Департаменту	120.255 р. 95¾ к.
б) Изъ суммъ ассигнованныхъ по Коммисаріатскому Департаменту	52.278 » 51 »
	172.534 р. 46¾ к.

Вслѣдъ за симъ признается не излишнимъ помѣстить краткую отчетную вѣдомость по заводамъ за 1861 годъ.

№№	**Поступило денегъ и матеріаловъ.**	Сумма.	
		Рубли.	К.
	Къ 1-му января 1861 г. состояло на лицо:		
1.	Разнороднаго имущества, по вѣдомству Кораблестроительнаго Департамента	1.760.427	9$\frac{3}{4}$
2.	Суммъ:		
	Вѣдомства Кораблестроительнаго Департамента	11.212	41$\frac{3}{4}$
	Вѣдомства Коммисаріатскаго Департамента	3.666	27
	Внутренней части заводовъ	2.639	63
3.	Въ сумму внутренней части заводовъ, за работы, исполненныя для постороннихъ вѣдомствъ и частныхъ лицъ, а также за наемъ домовъ и поземельныхъ	15.526	88
4.	Изъ Кораблестроительнаго Департамента, на удовлетвореніе жалованьемъ и платою служащихъ при заводахъ и на другіе расходы	127.399	99
5.	Изъ Коммисаріатскаго: на жалованье лицамъ, служащимъ при заводахъ; а также чинамъ 6-го рабочаго экипажа на обмундированіе, прогоны, кормовые, приварочные, содержаніе госпиталя и проч. расходы	77.767	24$\frac{1}{4}$
6.	Провіанта, металловъ, матеріаловъ, дровъ и угля, на. . . .	757.433	94
	Прибылей	195.414	77$\frac{1}{2}$
	Итого . . .	2.951.488	24$\frac{1}{4}$

№№	**Выработано издѣлій.**	Сумма.	
		Рубли.	К.
1.	Стоимость издѣлій, изготовленныхъ Адмиралтейскими Ижорскими заводами и отправленныхъ въ порты:		
	С. Петербургскій и Кронштадтскій . .	695.723	45$\frac{1}{2}$
	Въ Николаевскій, для Черноморскаго вѣдомства	4.505	80
2.	Стоимость издѣлій и лѣсовъ, употребленныхъ для внутренней части заводовъ	240.410	7$\frac{1}{2}$
3.	Тоже—для строительной части заводовъ	1.049	11$\frac{1}{2}$
4.	Стоимость издѣлій, изготовленныхъ для разныхъ казенныхъ мѣстъ другихъ вѣдомствъ и частныхъ лицъ . . .	14.126	38
	Итого . . .	955.814	82$\frac{1}{2}$
	За тѣмъ въ остаткѣ:		
5.	Разнороднаго имущества, состоящаго по заводамъ	1.982.081	83
6.	Денежныхъ суммъ:		
	Вѣдомства Кораблестроительнаго Департамента	11.668	36
	Вѣдомства Коммисаріатскаго Департамента	899	95
	Внутренней части заводовъ.	1.023	27$\frac{3}{4}$
	Итого . . .	1.995.673	41$\frac{3}{4}$
	А всего	2.951.488	24$\frac{1}{4}$

КРОНШТАТДСКІЙ ПАРОХОДНЫЙ ЗАВОДЪ.

Личный составъ.

Согласно съ указаніемъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, о предоставленіи заводу средствъ къ возможно-правильной и соотвѣтствующей его назначенію дѣятельности, Капитанъ надъ Кронштадтскимъ портомъ, по совѣщаніи съ главнымъ инженеръ-механикомъ Балтійскаго флота призналъ полезнымъ:

1) Чтобы званіе начальника завода соединено было съ званіемъ главнаго механика порта, и чтобы за тѣмъ онъ одинъ былъ отвѣтственнымъ лицемъ, за изготовленіе механизмовъ на судахъ къ назначенному времени, за своевременное истребованіе матеріальныхъ средствъ и рабочихъ силъ, за доброкачественность матеріаловъ, точную выдѣлку вещей на заводѣ и вѣрную установку ихъ на судахъ; но онъ не долженъ завѣдывать лично никакими механизмами, ни судовыми, ни береговыми, а обязанъ отвѣчать за нихъ только тогда, когда они поступятъ на заводъ для исправленія или другой надобности, и впредь до передачи ихъ, по принадлежности; и

2) Чтобы у начальника завода были два помощника по технической части: одинъ—для наблюденія за работами внѣ завода, т. е. на судахъ флота; оба они должны состоять въ полномъ распоряженіи начальника завода и быть отвѣтственными лицами только предъ нимъ.

При такомъ распредѣленіи обязанностей главныхъ лицъ завода по технической части, устанавливался по заводу тотъ порядокъ, который уже испытанъ на практикѣ въ англійскихъ адмиралтействахъ; при чемъ кругъ дѣйствій каждаго изъ означенныхъ трехъ лицъ по механической части опредѣлялся съ точностію, что обязывало каждаго изъ нихъ къ болѣе строгому выполненію своихъ обязанностей.

На семъ основаніи предположенія Капитана 1-го ранга Лѣсовскаго утверждены и ему вмѣнено въ обязанность составить соотвѣтственныя на этотъ предметъ инструкціи и представить ихъ на утвержденіе.

Въ должность помощника, для надзора за работами на самомъ заводѣ, нанятъ бывшій практическій чертежникъ завода Англичанинъ Стюартъ, а для занятія должности другаго помощ-

ника нанятъ въ Англіи механикъ Плоурейтъ; оба на три года, съ жалаваньемъ по 500 фун. стер. (3.500 р. с.) въ годъ каждому, при чемъ первый считается—старшимъ, а послѣдній—младшимъ помощникомъ начальника завода, по технической части.

3) Въ 1861 г. окончились сроки контрактовъ, служащимъ при пароходномъ заводѣ мастерамъ: литейному—Англичанину *Пульману;* желѣзо-котельному—Англичанину *Гелю,* кузнечному—Англичанину *Виттелю;* мѣдно-котельному *Тону* и модельному *Фолькману.*

Всѣ эти лица не соглашались возобновить свои контракты на прежнихъ условіяхъ; но просили увеличить ихъ жалованье вслѣдствіе, какъ отзывались, увеличившейся дороговизны: Пульманъ съ 2.200—до 2.800 р. въ годъ; Гель съ 300 фун. стер. (2.100 р.) до 450 фунт. (3.150 р.), Виттель также съ 300 фунтовъ до 2.800 р. въ годъ, Тонъ съ 1.080—до 1.500 р. и Фолькманъ съ 1.080—до 1.440 р. въ годъ.

Начальство Кронштадтскаго порта ходатайствуя объ увеличеніи означеннымъ мастерамъ жалованья, удостовѣрило объ отличномъ знаніи ими своего дѣла, а также о необходимости ихъ услугъ для пароходнаго завода.

Г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ, имѣя въ виду, что по относительной важности занятій означенныхъ мастеровъ, они должны быть раздѣлены на два разряда, и къ первому отнесены трое первыхъ, а ко второму двое послѣднихъ, разрѣшилъ возобновить съ ними контракты еще на одинъ годъ, при чемъ Пульману, Гелю и Виттелю производить жалованье по 2.800 р., а Тону и Фолькману по 1.440 р. въ годъ.

Вмѣстѣ съ симъ литейному мастеру Пульману предложено принять всѣ мѣры къ употребленію, при отливкахъ русскаго чугуна вмѣсто англійскаго, а начальнику завода вмѣнено въ особую обязанность озаботиться приготовленіемъ на заводѣ мастеровъ изъ Русскихъ, которые могли бы замѣнить собою иностранцевъ.

УСТРОЙСТВО ЗАВОДА.

Относительно приведенія къ концу мѣръ по устройству Кронштадтскаго пароходнаго завода, Управляющій заводомъ отозвался, что мастерскія завода въ полномъ ходу; но нельзя

сказать, чтобы онѣ были совершенно окончены, какъ нельзя сказать того же о всякомъ подобномъ учрежденіи, управленіе котораго стремится къ содержанію заведенія на степени, соотвѣтствующей современному состоянію заводскаго искусства въ другихъ странахъ. Кромѣ того требованія о производствѣ работъ, совершенно чуждыхъ назначенію завода, но не чуждыхъ его механической производительности, всегда будутъ вынуждать къ измѣненіямъ и такимъ дополнительнымъ устройствамъ по мастерскимъ, которыхъ заводъ не можетъ и предвидѣть.

Такихъ устройствъ и приспособленій потребовали въ 1861 году: ковка орудій и блиндажныхъ плитъ, отливка мѣдныхъ орудій и снарядовъ новой системы и многое другое.

Въ 1861 году, по устройству завода сдѣлано слѣдующее:

По мастерскимъ:

Въ токарной мастерской:—проведена желѣзная дорога по мастерской; установлены станки: токарные Витворда, Коллерса въ 12 д., для обточки, поверхностей въ 5 фут. діаметромъ и въ 40 футъ длины — для точки валовъ, съ двумя бабками; винтонарѣзные: Витворда и Коллерса въ 20 дюйм.; и вращательный сверлильный.

Въ слесарной: установлены три токарные станка системы Витворда, въ 12 дюймъ каждый, два станка для дѣланія шуруповъ; два сверлильныхъ станка; станокъ для дѣланія шпилекъ и костыльковъ и шесть токарныхъ станковъ, на общей станинѣ, сдѣланные средствами завода, для точки мелкихъ вещей.

Въ сборочной: установлены два сверлильные круговращающіеся станка, и къ нимъ сдѣланы приводы, валы и инструменты средствами завода.

Въ кузнечной: сварочныя печи приспособлены для ковки блиндажныхъ плитъ; передѣланы краны у пароваго молота въ 5 тонъ и сдѣлано 6 вентиляторовъ средствами завода.

Въ мѣди-котельной: установленъ сдѣланный заводомъ круглый горнъ для пайки трубъ; и устроены: ручной вентиляторъ для ночныхъ работъ; мастерская для дѣланія опрѣснительныхъ аппаратовъ и опрѣснительныхъ камбузовъ; и труба, съ колпаками, надъ паяльными горнами, для вентиляціи.

Въ мѣди-литейной: установлены — сдѣланная заводомъ

отражательная печь, для плавки мѣди, въ количествѣ 70 пуд., и два вентилятора, для очистки воздуха.

Въ чугунно-литейной: установлена — сдѣланная заводомъ отражательная печь; устроены: обложенная чугуномъ яма, для отливки мѣдныхъ орудій; различныя приспособленія для отливки ядеръ; четыре вентилятора; большія опоки, для формовки круглыхъ вещей; желѣзная дорога и кладовыя.

Въ глиномятной: устроены, средствами завода, двѣ глиномятныя машины; новый приводъ въ глиномятной и вѣерочной машинѣ соединенъ съ приводомъ центральной машины.

Въ желѣзо-котельной установлены станки: круговращательный-сверлильный и клепальный, къ которому заводскими средстами сдѣланы и установлены паровой котелъ, съ принадлежностями, донка и тележка; и два вентилятора для очищенія воздуха; а также устроенъ плацъ, для разбивки чертежей паровыхъ котловъ.

Въ модельной установлены: станокъ съ круглою пилою, токарный станокъ, для обточки деревянныхъ зубьевъ; устроены: винтообразная лѣстница—для входа въ мастерскую верхняго этажа, сдѣлано десять столярныхъ верстаковъ и труба, съ желѣзнымъ ящикомъ, для спуска стружекъ и щепъ изъ мастерской на дворъ.

Въ пріуготовительной, установлены станки: два вертикально-сверлильныхъ, горизонтально-сверлильный, токарный, съ двумя бабками,дыропробивательный, винторѣзный; наковальня для выправки мѣдныхъ листовъ; къ станкамъ сдѣланы, средствами завода, необходимыя для дѣйствія ихъ валы, приводы и инструменты; устроенъ приводъ соединяющій центральную машину съ приводомъ въ вѣерочной мастерской, чрезъ что прекращено дѣйствіе, а съ тѣмъ вмѣстѣ и всѣ расходы на машину, которая до того врмени приводила вѣера въ движеніе.

Для экстренныхъ работъ, которыя производятся большею частію ночью, устроена особенная мастерская, которая въ продолженіи дневныхъ рабочихъ часовъ, работаетъ силою центральной машины, а въ прочее время машиною, которая приводила прежде въ дѣйствіе глиномятную и вѣерочную мастерскую.

Этою машиною могутъ работать также пріуготовительная, кузнечная и литейная мастерскія.

Такое приспособленіе даетъ возможность, при экстренныхъ

работахъ, обходиться безъ центральной машины и ея приводовъ, чѣмъ значительно сокращается количество матеріаловъ и рабочихъ, необходимыхъ для дѣйствія механизма.

Въ мастерской, для экстренныхъ работъ, установлены слѣдующіе станки: пять токарныхъ, два сверлильныхъ, винторѣзный, долбежный и строгальной и пять верстаковъ, съ пятидесятью тисками.

По магазинамъ:

1) Устроены магазины, для храненія листоваго и сортоваго желѣза, масла, сала и свѣчей.

Установленъ, но еще не покрытъ крышею, металлическій сарай, для сбереженія опокъ, отлитыхъ вещей, а также для очистки ихъ.

По заводскимъ зданіямъ:

Сдѣланы и установлены заводчиками Семянниковымъ и Полетикою и К°, шесть желѣзныхъ воротъ, съ калитками.

Устроенъ и умеблированъ лазаретъ, для поданія перваго медицинскаго пособія.

Устроены и умеблированы канцелярія и чертежная.

Сѣть желѣзныхъ дорогъ добавлена: запасною, для отвозки котловъ, назначенныхъ въ негодность, — соединяющею литейную съ главною дорогою завода и проходящею по западной части завода, для доставки котловъ въ желѣзо-котельную мастерскую.

Въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 годъ, на страницѣ 182, сказано, что въ томъ году разрѣшено было выписать изъ за границы, для завода, разныхъ станковъ и механическихъ приспособленій на сумму до 47.362 р. с.

На этотъ же предметъ въ 1861 году удѣлено .... 45.000 » »

Всего ... 92.362 р. с.

По обоимъ заказамъ, вещи начали получаться въ концѣ 1861 года; стоимость полученныхъ станковъ, механизмовъ и инструментовъ простирается на .... 74.607 р. 5 к.

За тѣмъ остается получить на .... 17.754 р. 95 к.

Изъ полученныхъ станковъ и механизмовъ всѣ уже установлены, кромѣ двухъ большихъ токарныхъ станковъ, уста-

новка коихъ приходитъ къ концу, и пароваго молота, въ $2\frac{1}{2}$ тона, съ печами и кранами.

Дѣятельность завода.

Независимо отъ работы по устройству и установкѣ станковъ и прочихъ механическихъ приспособленій, дѣятельность Кронштадтскаго пароходнаго завода въ 1861 году, заключалась въ исполненіи слѣдующихъ работъ:

ДЛЯ КРОНШТАДТСКАГО ПОРТА.

На канатномъ заводѣ разобраны, исправлены и вновь собраны паровыя машины:

Для мастерскихъ Новаго Адмиралтейства: фонарной, малярной, бранспойтовой и котельной, въ сей послѣдней установлена паровая машина, къ которой сдѣланъ новый котелъ.

Для кузницы доковаго Адмиралтейства сдѣланы штампы для ковки гаковъ, потайныхъ обуховъ и проч.

Въ мастерскія: новую парусную—станокъ для рѣзанія парусины и аппаратъ для вымачиванія нитокъ; шлюпочную—сдѣланы мѣдныя принадлежности и оцинкованы желѣзныя, для пяти гребныхъ судовъ; купорную—два клюза, 86 штукъ желѣзныхъ обручей, и незначительныя металлическія вещи въ старую-литейную, модельную, блоковую, бранспойтовую и къ конопатному мастерству.

Въ экипажескіе магазины, для отпуска на суда, двадцать машинокъ для спуска шкимушгара.

Котлы паровой машины Николаевскаго дока исправлены, а для механизма сдѣланы нѣкоторыя мелкія вещи, какъ-то: ключи, гайки и т. п.

Для вновь строющихся доковъ сдѣлано одно зубчатое колесо, три чугунныя бабы для машиннаго копра и нѣкоторыя мелкія вещи для локомобиля.

Для корабельнаго гидравлическаго плавучаго дока: исправлены паровые котлы его машинъ, наварены штоки паровыхъ золотниковъ; сдѣлано вновь 20 клинкетовъ, а остальные исправлены; мѣдныя трубы для наполненія водою резервуаровъ его машинъ и нѣкоторыя другія мелкія вещи, а также менѣе значительныя работы, какъ по доку, такъ и по батопорту подъ № 1.

Для средней гавани сдѣлано десять мертвыхъ якорей; а также исправлены цѣпи для нихъ.

На водоподъемной машинѣ у С.-Петербургскихъ воротъ, капитально исправленъ другой механизмъ, а также четыре фонтана и сдѣлано вновь пять челновъ для воды.

ДЛЯ АРТИЛЛЕРІЙСКАГО УПРАВЛЕНІЯ.

Исправлены нарѣзныя орудія; сдѣланы 1.777 различныхъ боевыхъ снарядовъ, для опытовъ; и произведены различныя работы по устройству артиллерійскихъ мастерскихъ въ Кронштадтѣ, съ устройствомъ кузницы, всѣхъ принадлежностей для нарѣзки орудій и подвижнаго крана и съ установкою: паровой машины въ 12 силъ и девяти различныхъ станковъ.

ДЛЯ СТРОИТЕЛЬНАГО УПРАВЛЕНІЯ.

Сдѣлано 28.925 чугунныхъ шашекъ или гнѣздъ, о коихъ упомянуто въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г. на стр. 184, для шоссейной дороги.

ДЛЯ ПОРТОВЪ:

С.-Петербургскаго.

Тѣ предметы, изготовленіе коихъ возложено было на заводъ, какъ объ этомъ сказано въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г. на стр. 163 и 164, а именно:

Въ новую портовую кузницу — сдѣланы горны, съ принадлежностями, воздуходувныя трубы, вентиляторы, стулья для наковаленъ, и проч; и

Для Мортонова элинга — сдѣлана паровая машина высокаго давленія въ 12 силъ.

Николаевскаго.

Образцовый лафетъ, четыре чугунные горна, съ принадлежностями и самоваръ.

Свеаборгскаго.

180 колосниковъ, 30 боковыхъ чугунныхъ досокъ и 70 дымогарныхъ трубъ.

для всемірной выставки, имѣющей быть въ Лондонѣ.

1) Желѣзный лафетъ — по проэкту Подполковника Пестича.

2) Чугунные юферсы— по системѣ Вице-Адмирала фонъ-Шанца.

3) Иллюминаторъ — по системѣ Корабельнаго Инженера Арцеулова; и

4) Мѣдный самоваръ.

Управляющій заводомъ удостовѣряетъ, что, для вполнѣ удовлетворительной выдѣлки этихъ четырехъ вещей, долженствующихъ служить образцомъ заводской работы, никакихъ особыхъ мѣръ принимаемо не было, но что эти вещи взяты изъ числа вещей постоянно изготовляемыхъ заводомъ для флота, въ одинаково-удовлетворительномъ видѣ.

для судовъ.

Въ 1861 г. Кронштадтскій пароходный заводъ производилъ различныя новыя и ремонтныя работы на семидесяти семи судахъ.

Болѣе значительныя изъ этихъ работъ были слѣдующія:

Изготовленіе, для вновь вооружавшихся судовъ, а именно: корабля «Императоръ Николай 1-й», фрегата «Ослябя» и корвета «Богатырь», тѣхъ дѣльныхъ вещей, изготовленіе которыхъ возложено на заводъ утвержденнымъ Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ распредѣленіемъ работъ между Адмиралтейскими Ижорскими заводами, Кронштадтскимъ пароходнымъ и Портовыми мастерскими (отч. Кораб. Департ. за 1860 г. стр. 261).

Установка паровыхъ котловъ на кораблѣ «Императоръ Николай 1-й».

Устройство угольныхъ ямъ, на томъ же кораблѣ, и на корветахъ «Новикъ» и «Рында».

Гребные винты, съ поворотными лопастями и одною запасною, для фрегата «Ослябя» и корвета «Богатырь».

Новые паровые котлы — для парохода «Курьеръ».

Двѣ блиндажныя плиты, вѣсомъ въ 1.007 пуд. 4 фун., для броненосной канонирской лодки «Опытъ».

Водоопрѣснительные аппараты для корабля «Императоръ Николай 1-й», корветовъ «Богатырь» и «Баянъ» и шкуны «Секстанъ».

Паровый камбузъ и хлѣбопекарную печь, для корвета «Богатырь».

Такими печами, по волѣ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, предположено снабжать суда, отправляющіеся въ дальнія плаванія. Пользу этой мѣры предоставлено испытать на корветѣ «Богатырь».

За тѣмъ остальныя работы на судахъ состояли въ изготовленіи, установкѣ или придѣлкѣ: кингстоновыхъ и другихъ крановъ, различныхъ помпъ, бранспойтовъ, иллюминаторовъ, секторовъ, стопоровъ, кницъ, пиллерсовъ, колпаковъ на головы рулей, румпелей, разныхъ вещей по механизмамъ и котламъ, а также исправленіе и тѣхъ и другихъ. Собственно котлы исправлялись на корветѣ «Волъ», пароходо-фрегатѣ «Храбрый», на пароходѣ «Олафъ», на канонирскихъ лодкахъ «Коршунъ», «Стерлядь» и «Буянъ».

Средства, коими располагалъ Кронштадтскій пароходный заводъ.

Къ 1-му Января 1861 г. въ заводѣ оставалось различныхъ матеріаловъ на..... 237.985 р. 95$\frac{1}{4}$ к.

Въ продолженіи 1861 г. поступило:

Изъ экипажескихъ магазиновъ Кронштадтскаго порта — металловъ и другихъ матеріаловъ на.............................. 40.906 р. 51$\frac{3}{4}$ к.

Угля	Отъ Кронштадтскаго порта, на...	32.330 р. 61$\frac{3}{4}$ к.	66.488 р. 63$\frac{1}{2}$ к.
	Отъ Коммисаріатскаго Департамента на..........	34.158 р. 1$\frac{3}{4}$ к.	

Изъ экипажескихъ магазиновъ С.-Петербургскаго порта желѣза, стали, мѣди и незначительнаго количества другихъ матеріаловъ на...................... 37.744 р. 19$\frac{1}{2}$ к.

От подрядчиковъ:

Чрезъ посредство: Конторы надъ Кронштадт. портомъ на .... 51.462 р. $11\frac{1}{2}$ к.

Кораблестроительнаго Департамента на .... 231.702 р. $6\frac{3}{4}$ к.

Изъ мастерскихъ завода .... 51.166 р. $64\frac{1}{2}$ к.

Всего на .... 748.405 р. $34\frac{3}{4}$ к.

Изъ этого числа:

Въ остаткѣ къ 1-му Января 1862 г. на 327.264 р. $38\frac{3}{4}$ к.

За тѣмъ въ 1861 г. израсходовано матеріаловъ на........................ 421.140 р. 96 к.

и деньгами:

На содержаніе личнаго состава и рабочей силы, т. е. мастеровыхъ, рабочихъ и лошадей .... 238.976 р. $65\frac{1}{2}$ к.

На мебель въ канцелярію, чертежную и мастерскія, а также на канцелярскіе припасы и другія мелочныя издержки........ 7.363 р. 15 к.

На ремонтныя работы по заводу; на устройство желѣзныхъ дорогъ и комнатъ для канцеляріи, чертежной, лазарета, а также на внутреннюю отдѣлку части зданія, гдѣ помѣщается центральная машина.......... 6.000 р. — к.

Всего же въ 1862 г. завод. израсходовано 673.460 р. $76\frac{1}{2}$ к.

На заводѣ работало, по приводѣ въ одинъ день:

Мастеровыхъ:

Казенныхъ............. 25.474 челов.

Наемныхъ............. 181.548 »

207.022 челов.

Противу 1860 г.:

Или въ день, счит. въ году 280 рабоч. дней, 740; болѣе на 112.

Рабочихъ:

Наемныхъ.... 31.228 челов., а въ день 112; менѣе на 7.

Лошадей:

Наемныхъ.... 1,968, а въ день.............. 7. Тоже ч.

Число заводскихъ учениковъ въ 1861 г. дошло до 60 мальчиковъ, болѣе противу 1860 г. на 40 мальчиковъ.

Станки и механизмы завода, кромѣ вышеупомянутой паровой машины, установленной въ мастерской, для экстренныхъ работъ, приводятся въ движеніе центральною машиною, низкаго давленія, въ 50 силъ, которая, какъ свидѣтельствуетъ Управляющій заводомъ, съ избыткомъ удовлетворяетъ требованія завода въ этомъ отношеніи.

АСТРАХАНСКІЙ МЕХАНИЧЕСКІЙ ЗАВОДЪ. *)

Устройство завода.

Въ *слесарной* мастерской устроено: паровое отопленіе, чрезъ что сокращенъ расходъ дровъ на отопленіе этой мастерской, на сумму до 200 руб. въ годъ; сдѣлано продолженіе привода отъ постоянно дѣйствующей паровой машины къ вентилятору литейной мастерской и къ малярнымъ жерновамъ, для того чтобы не было надобности, для дѣйствія ихъ, пускать въ ходъ особую паровую машину лѣсопильнаго отдѣленія; отлита, выстрогана и отшлифована чугунная плита, со станкомъ, для повѣрки и расчерчиванія машинныхъ частей; и къ тремъ токарнымъ станкамъ сдѣланы приводы отъ машины.

Въ *лѣсопильной* исправленъ весь приводъ и увеличено разстояніе въ пильныхъ рамахъ, въ такой пропорціи, что можно пилить деревья, вмѣсто 16, въ 26 дюймовъ толщиною.

Въ *литейной*—переправлена сушильная печь, и сдѣлана къ ней желѣзная дорога.

Передѣлана *мѣдиплавильная печь*, въ которой, въ настоящее время, исключительно плавится мѣдь, съ значительнымъ сбереженіемъ топлива, сравнительно съ прежней плавкой въ вагранкѣ.

Въ *малярной* мастерской устроены подъ машиннымъ приводомъ три жернова, для растиранія красокъ.

Въ *желѣзо-котельной:* отлита и выстругана чугунная плита въ 160 пудъ, для выправки угловаго котельнаго желѣза; оконченъ прессъ, для пробиванія дыръ въ котельныхъ листахъ,

*) По нѣкоторымъ заводамъ число мастеровыхъ и рабочихъ, находившихся на заводахъ въ 1861 г., показано отдѣльно; но кромѣ того вообще рабочая сила заводовъ вошла въ общее исчисленіе силъ тѣхъ портовъ, въ которыхъ находятся заводы (VIII отд.).

присланный съ Шепелевскихъ заводовъ, не въ полномъ составѣ.

Надъ котломъ лѣсопильной машины, устроенъ желѣзный резервуаръ для снабженія водою мастерскихъ: *литейной*, *кузнечной* и *желѣзо-котельной*, а также на случай пожара; чрезъ это устройство сократился расходъ на наемъ лошадей, для подвозки воды въ означенныя мастерскія, по крайней-мѣрѣ на 500 р. с. въ годъ.

Дѣятельность завода.

Работы, произведенныя заводомъ въ 1861 г., простираются на сумму до 60.505 р. 74½ к. Въ томъ числѣ исполнено частныхъ заказовъ на 2.766 р. 80¼ к.

Изъ этихъ работъ важнѣйшія были слѣдующія:

Перемѣнены паровые котлы на пароходахъ «Астара» и «Тарки» и на первомъ изъ нихъ поставлена новая дымовая труба.

Установлена машина на пароходѣ «Кура» и производится капитальное исправленіе корпуса и машины парохода «Уралъ».

Вынута машина и котлы изъ шкуны «Казакъ».

Сдѣланъ и окончательно собранъ кранъ, для подъема тяжестей въ 5 тоннъ.

Для образца, сдѣлана мѣдная Даунтонова помпа, которая, при испытаніи, оказалась вполнѣ удовлетворительною, а потому сдѣлано распоряженіе объ изготовленіи еще 10 такихъ помпъ, для судовъ Каспійской флотиліи.

ШИРШЕМСКІЙ ЗАВОДЪ.

На заводѣ, въ 1861 г., приготовлено издѣлій и переработано металловъ: чугуна 3.850 пуд., мѣди 500 пуд. и желѣза 1.350 пуд., всего 5.700 пуд., на сумму 23.130 р. с.

По случаю перевода этого завода въ Адмиралтейство Архангельскаго порта, заводъ прекратилъ свои дѣйствія въ Августѣ мѣсяцѣ.

Мастерства завода, со всѣми принадлежностями, вошли въ составъ тѣхъ же мастерствъ порта; *матеріалы*, бывшіе при заводѣ поступили, по принадлежности, къ содержанію лѣсныхъ хранилищъ и въ экипажескіе магазины; а *зданія*—переданы въ вѣдѣніе Строительной части порта.

ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОДЪ, НИКОЛАЕВСКАГО ПОРТА.

Для раздуванія огня въ малой вагранкѣ устроена паровая машина въ 4 силы.

Дѣйствіемъ завода, въ теченіи 1861 г., отлито дѣльныхъ вещей для корпусовъ, судовъ и паровыхъ машинъ въ количествѣ: мѣдныхъ 5.075 пуд., чугунныхъ 3.855 пуд.

БАКИНСКІЙ МЕХАНИЧЕСКІЙ ЗАВОДЪ.

Устройство завода.

1) Отдѣлано зданіе для помѣщенія механическихъ мастерскихъ, сложены фундаменты подъ котлы паровой машины, вентиляторъ и нѣкоторые другіе механизмы.

2) Въ зданіи, гдѣ будетъ помѣщаться *кузница, котельная, литейная* — вырытъ каналъ, длиною въ 25 сажень, для проложенія воздуходувныхъ трубъ; сдѣланы фундаменты для ваграночной печи и для станковъ: *листорѣзнаго* и *листопробивнаго*, а также сложенъ одинъ *горнъ*.

3) Приступлено къ сборкѣ механизмовъ и установкѣ ихъ на мѣста.

4) Окончательно установлены: *листорѣзный, листопробивной* и *листозагибательный* станки; *паровые котлы:* одинъ для машины, которая будетъ приводить въ дѣйствіе механизмы, а другой—для дѣйствія пароваго молота, и валы главныхъ приводовъ.

Дѣятельность завода.

Кромѣ работъ по сборкѣ и установкѣ механизмовъ, въ 1861 году, заводомъ сдѣланы нѣкоторыя подѣлки для механизмовъ шхунъ «Туркменъ» и «Персіянинъ» и для перевозочнаго локомобиля, доставленнаго въ портъ, по распоряженію Строительнаго Управленія.

КАНАТНЫЕ ЗАВОДЫ.

1) Кронштадтскій.

Въ 1861 году на заводѣ выработано такелажа разныхъ сортовъ: изъ новой пеньки — 41.674 пуд. 35 фунт. и изъ распущенныхъ старыхъ канатовъ — 652 пуд. 3 фунта; итого 42.326 пуд. 38 фунтовъ.

На заводѣ работало казенныхъ мастеровыхъ и рабочихъ, по приводѣ въ одинъ день — 50.151 человѣкъ.

2) Архангельскій.

Для укомплектованія такелажемъ и другими пеньковыми издѣліями фрегата «Пересвѣтъ» и судовъ Бѣломорской флотиліи, а также для удовлетворенія портовыхъ надобностей, въ 1861 году переработано пеньки 1.263 пуд. 24 фунта, изъ коихъ выдѣлано издѣлій на 7.041 р. $78\frac{1}{2}$ коп.

3) Николаевскій.

Въ 1861 году на заводѣ выпрядено пряжи и выдѣлано изъ нея смоленаго и бѣлаго такелажа, для судовъ Черноморской флотиліи и находящихся въ эскадрѣ Средиземнаго моря — 14.175 пуд. Сверхъ того сдѣлано: для моделей такелажа изъ льняныхъ нитокъ 1 пуд. 7 фунт. и изъ проволоки $9\frac{1}{2}$ ф. и для судовъ *проволочнаго* такелажа 1 пуд. 26 фунт. и *штуръ-тросовъ* кожаныхъ — 221 сажень.

Вольныхъ мастеровыхъ и рабочихъ, по недостатку казенныхъ, нанято было взрослыхъ и мальчиковъ, по приводѣ въ одинъ день: мастеровыхъ — 652, чернорабочихъ 773; итого 1.425, на сумму 584 руб. 45 коп.

ЛѢСОПИЛЬНЫЕ ЗАВОДЫ.

1) С.-Петербургскіе.

На С.-Петербургскихъ лѣсопильныхъ заводахъ въ Новомъ Адмиралтействѣ и на Охтѣ въ 1861 году, распилено сосновыхъ бревенъ 8.080 штукъ.

Изъ нихъ выпилено:

Брусьевъ	4.571	штук.	
Досокъ чистыхъ	27.716	»	36.842.
» необрѣзныхъ	9.102	»	
» фаутныхъ	24	»	
Горбылей	31.877	»	

Стоимость матеріаловъ и инструментовъ, употребленныхъ на распиловку этого количества лѣса, составляетъ 1.634 руб. 87 коп., рабочей силы: казенной 12.530 руб. 45 коп., наемной — 622 руб. 40 коп., итого 13.152 руб. 95 коп.

Лѣсопильный заводъ въ Новомъ Адмиралтействѣ былъ въ дѣйствіи только *девять* мѣсяцевъ, по случаю исправленія его механизма и самаго завода.

2) Кронштадтскій.

Заводомъ распилено сосновыхъ бревенъ 11.197 штукъ,

изъ коихъ выпилено: досокъ—44.152; квадратныхъ брусьевъ—999; горбылей—35.589 и получено спилковъ—32.127 штукъ.

3) Архангельскій.

Къ зданію, занимаемому Архангельскимъ лѣсопильнымъ заводомъ, сдѣлана пристройка, въ которую перенесены и установлены паровыя машины: высокаго давленія въ 8 силъ и низкаго въ 16; а также станки металлотокарнаго мастерства.

Въ 1861 г., заводомъ распилено 1.130 бревенъ и опилено 430 штукъ дубовыхъ кряжей, по случаю разсортировки дубоваго лѣса, находящагося при портѣ.

Стоимость матеріаловъ, употребленныхъ при дѣйствіи завода, вмѣстѣ съ сверлильными и токарными станками, простирается 1.181 руб. 81¾ коп.

4) Николаевскій.

Установка на заводѣ новой паровой машины, о коей сказано въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1861 г. на стр. 189, продолжалась въ 1861 г. Съ механикомъ Баксгремомъ возобновленъ контрактъ еще на одинъ годъ, съ жалованьемъ 2.550 руб. сер. Между тѣмъ заводъ дѣйствовалъ безъостановочно въ теченіе всего года и на немъ распилено:

Дубовыхъ брусьевъ	323	штуки.
Кряжей ясеневыхъ	90	»
Бревенъ сосновыхъ	1.957	»

От распиловки получено:

Досокъ дубовыхъ	1.307	штукъ.
» ясеневыхъ	438	»
» сосновыхъ	9.690	»
Горбылей дубовыхъ	646	»
» ясневыхъ	180	»
» сосновыхъ	3.894	»

ОТДѢЛЪ VIII.

О РАБОЧИХЪ СИЛАХЪ.

1) Въ продолженіи 1861 года на судостроительныхъ и прочихъ работахъ въ адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства находилось *мастеровыхъ*, *рабочихъ*, *учениковъ* и *лошадей:*

	Въ сложности одного дня.	Стоимость ихъ (*).		Средняя стоим. каждаго челов. и лошади.	
Въ С. Петербургѣ.	Человѣкъ.	Рубли.	К.	Руб.	К.
Мастеровыхъ казенныхъ	450.281	328.705	13	—	73
Мастеровыхъ наемныхъ	55.013	50.856	15	—	92½
Рабочихъ казенныхъ	65.031	2.438	66¼	—	3¾
Рабочихъ наемныхъ	40.513	18.685	91	—	46
Учениковъ	3.381	676	20	—	20
Лошадей	3.811	6.926	44	1	81½
Итого	618.030	408.288	49¼		
Въ Кронштадтѣ.					
Въ адмиралтействахъ:					
Мастеровыхъ казенныхъ	371.472	271.174	56	—	73
Мастеровыхъ наемныхъ	261.716	174.352	87	—	66½
Рабочихъ казенныхъ	88.883	3.247	55¾	—	3¼
Рабочихъ наемныхъ	47.337	19.881	54	—	42
Учениковъ **) (2)					
Лошадей	—	15.492	45	—	—
Итого	769.408	484.148	97¾		
Пароходный заводъ.					
Мастеровыхъ казенныхъ	25.474	18.596	2	—	73
Мастеровыхъ наемныхъ	181.548	175.299	8	—	96½
Наемныхъ рабочихъ	31.228	13.115	96	—	42
Наемныхъ сторожей (18)	—	3.006	—	До 14	р. с.
Учениковъ ***) (59)				въ мѣ	сяцъ.
Лошадей	1.968	3.465	—	1	76
Итого	240.218	213.482	6		

*) Стоимость каждаго казеннаго мастероваго, выходящаго на работу, принимается въ 73 коп. сер. въ день, на основании Высочайшаго повелѣнія 5 декабря 1860 г., изъясненнаго въ отчетѣ за этотъ годъ Кораб. Департ. на стр. 201 и 202.

**) *Въ малярной мастерской.* Въ отчетѣ порта не показано какое число дней они находились на работѣ и сколько имъ выдано платы.

***) Ученики Кронштадтскаго пароходнаго завода получаютъ содержаніе натурою и деньгами, но въ отчетѣ завода не сказано сколько имъ было выдано того и другаго въ теченіи 1861 года.

	Въ сложности одного дня.	Стоимость ихъ.		Средняя стоим. каждаго челов. и лошади.	
Въ Архангельскѣ.	Человѣкъ.	Рубли.	К.	Руб.	К.
Мастеровыхъ казенныхъ	207.054	151.149	42	—	73
Мастеровыхъ наемныхъ (5 чел).	—	278	60	—	
Казенныхъ рабочихъ	99.141	3.029	64	—	3
Учениковъ (съ 1 января по 1 іюня).	7.515	1.503	—	—	20
Наемныхъ лошадей	3.090	3.502	50	1	13
Итого	316.800	159.463	16		
Въ Николаевѣ.					
Мастеровыхъ казенныхъ	200.685	146.500	5	—	73
Мастеровыхъ наемныхъ	145.801	108.940	$61\frac{3}{4}$	—	$74\frac{3}{4}$
Рабочихъ поселянъ	295.345	26.581	5	—	9
Рабочихъ казенныхъ	22.768	1.400	$52\frac{1}{2}$	—	6
Рабочихъ наемныхъ	9.624	4.683	95	—	$48\frac{3}{4}$
Учениковъ	8.237	1.779	18	—	$21\frac{1}{2}$
Лошадей на	—	9.444	53	—	
Итого	682.460	299.329	$90\frac{1}{4}$		
Въ Севастополѣ.					
Казенныхъ мастеровыхъ и рабочихъ	33.325	24.327	25	—	73
Учениковъ 10 *).					
Въ Константиновской станціи.					
Казенныхъ мастеровыхъ	948	692	—	—	73
Учениковъ 10 *).					
Итого	34.273	25.019	25		
Въ Астрахани.					
Въ адмиралтействѣ и на механическомъ заводѣ.					
Мастеровыхъ казенныхъ	105.112	76.731	76	—	73
Мастеровыхъ наемныхъ	36.830	31.955	97	—	$86\frac{3}{4}$

*) Только съ Декабря.

	Въ сложности одного дня.	Стоимость ихъ.		Средняя стоим. каждаго челов. и лошади.	
	Человѣкъ.	Рубли.	К.	Руб.	К.
Рабочихъ { казенныхъ	25.309	776	73	—	3
Рабочихъ { наемныхъ (на заводѣ).	402	281	40	—	70
Учениковъ 60 *).					
Итого...	167.653	109.745	86		
Въ Свеаборгѣ.					
Мастеровыхъ { казенныхъ	15.642	11.418	66	—	73
Мастеровыхъ { наемныхъ	5.311	5.940	$7\frac{3}{4}$	1	$11\frac{3}{4}$
Учениковъ	702	140	40	—	20
Итого...	21.655	21.499	$13\frac{3}{4}$		
Въ Ревелѣ.					
Казенныхъ мастеровыхъ	35.250	25.732	50	—	73
Рабочихъ { казенныхъ	14.855	461	—	—	$3\frac{3}{4}$
Рабочихъ { наемныхъ	252	118	44	—	47
Лошадей	544	762	45	1	40
Учениковъ 16 **).					
Итого...	50.901	27.074	39		
Въ Баку.					
Мастеровыхъ { казенныхъ	8.159	5.956	7	—	73
Мастеровыхъ { наемныхъ	1.217	1.483	—	1	22
Казенныхъ рабочихъ	52.303	1.551	59	—	3
Учениковъ не было.					
Итого...	61.679	8.990	66		
На Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ.					
Мастеровыхъ { казенныхъ	281.344	205.381	12	—	73
Мастеровыхъ { наемныхъ	94.897	62.009	38	—	$65\frac{1}{4}$
Рабочихъ { казенныхъ	49.045	11.280	35	—	22
Рабочихъ { наемныхъ	40.859	18.529	4	—	$45\frac{1}{2}$
Учениковъ	4.024	961	83	—	—
Лошадей	—	2.746	85		
Итого...	470.169	300.908	57		

*) Въ адмиралтейскихъ мастерскихъ и на заводѣ Астраханскаго порта вмѣстѣ; но въ отчетѣ порта не означено до какой цифры простиралась плата выданная имъ въ 1861 году.

**) Только съ Декабря.

О числѣ мастеровыхъ и рабочихъ, бывшихъ на работахъ въ *Сухумъ-Кальской* станціи, свѣдѣній не доставлено; находится же тамъ нижнихъ чиновъ 11-го рабочаго экипажа — 30 человѣкъ.

Итого...	казенныхъ.	мастеровыхъ	1.734.746 ч.	1.265.672 р.	54 к.
		рабочихъ....	712.680 »	50.767 »	10½ »
	вольнонаемныхъ.	мастеровыхъ и учениковъ .	806.192 »	616.176 »	35½ »
		рабочихъ....	170.215 »	78.302 »	24 »
		лошадей....	— — »	42.340 »	22 »
			3.423.833 ч.	2.053.258 р.	46 к.

2) Въ 1861, какъ и въ 1860 году, для выдачи наградъ казеннымъ мастеровымъ ассигновано было въ распоряженіе Капитановъ надъ портами:

С. Петербургскаго	Журналомъ Адм. Совѣта 7 Мая 1860 года ст. 21.665.	2.000 р. с.
Кронштадтскаго ..		2.000 » »
Николаевскаго		600 » »
Астраханскаго		600 » »
Архангельскаго ...		1.000 » »
И начальника Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ, (по журналу Адмиралтействъ-Совѣта 28 Августа ст. 22.175).		3.000 » »
Итого...		9.200 руб.

3) Въ отчетѣ за 1860 годъ, на страницѣ 55, заявлено предположеніе объ отправленіи въ 1861 году, въ Финляндію, на тамошнія верфи, *десяти* казенныхъ корабельныхъ плотниковъ, съ цѣлью образованія изъ нихъ комендоровъ, по кораблестроенію.

Это предположеніе исполнено. Отъ С. Петербургскаго порта командированы слѣдующіе мастеровые: 1-го Рабочаго Экипажа—Никита *Михайловъ*, Осипъ *Титковъ;* 2-го Кузьма *Калининъ* и Юрій *Роуткель*; и 3-го — Иванъ *Быковъ;* а отъ Кронштадтскаго порта: 4-го Экипажа—Егоръ *Наставниковъ*, Афанасій *Бухмановъ*, Илья *Муравьевъ*, Николай *Цвѣтковъ* и Семенъ *Шипелевъ*.

Чтобы предоставить этимъ мастеровымъ возможность прослѣдить постройку судна отъ начала до конца, они помѣщены

на Біернеборгскую верфь, на которой строится корветъ «Витязь», и работы по постройкѣ, котораго начаты только въ Іюнѣ мѣсяцѣ 1861 года, т. е. одновременно съ прибытіемъ въ Біернеборгъ мастеровыхъ.

Къ 10-ти руб. сер., назначеннымъ на покупку инструментовъ для каждаго изъ этихъ мастеровыхъ, прибавлено еще по 5 рублей; а назначенное имъ содержаніе, по 15 рублей и по 1 руб. 50 копѣекъ, на наемъ квартиры, по положенію Адмиралтействъ-Совѣта (журнал. 24-го Января 1862 года, ст. 22.375) разрѣшено производить имъ сверхъ штатнаго ихъ жалованья.

Всего на сей предметъ отпущено, въ распоряженіе Капитана Арцеулова по 1-е Февраля 1862 года, подъ отчетную вѣдомость, 1635 руб. серебромъ.

Капитанъ Арцеуловъ доноситъ, что мастеровые изучаютъ свое мастерство съ большимъ усердіемъ и ведутъ себя отлично-хорошо; въ свободное же время отъ работъ изучаютъ русскую грамоту и ариѳметику подъ руководствомъ находящихся на Біернеборгской верфи Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Прапорщика *Мордвинова* и кондукторовъ *Феклистова* и *Торопова*.

4) Съ Сентября мѣсяца 1860 года допущенъ пріемъ учениковъ въ адмиралтейскія и заводскія мастерскія Морскаго вѣдомства, на основаніяхъ, изложенныхъ въ отчетѣ Департамента за тотъ годъ на стр. 195, и въ его циркулярѣ отъ 26 Ноября 1860 г. за № 17.

Въ 6 пунктѣ приложенныхъ къ циркуляру правилъ, о пріемѣ мальчиковъ, въ число означенныхъ учениковъ, между прочимъ сказано:

«Ученикамъ предоставляется право получать казенное помѣщеніе, если отводъ его окажется возможнымъ, съ вычетомъ за сіе умѣренной платы, изъ заработанной платы.»

Во исполненіе сего, ученикамъ С. Петербургскаго Адмиралтейства признано возможнымъ дать помѣщеніе въ казармахъ, въ которыхъ помѣщается находящійся здѣсь 1-й Морской Рабочій Экипажъ.

Въ слѣдъ за тѣмъ контора надъ С. Петербургскимъ портомъ представила о разрѣшеніи: *сколько именно слѣдуетъ удерживать изъ платы, получаемой учениками, за даваемое имъ помѣщеніе и куда долженъ быть отсылаемъ этотъ вычетъ?*

Принявъ въ соображеніе: *во-первыхъ*, что изъ суммы годовой стоимости квартированія холостыхъ нижнихъ чиновъ 1-го Рабочаго Экипажа и Адмиралтейскихъ учениковъ въ угловомъ корпусѣ 2-й Морской казармы,—считая издержки на ремонтное содержаніе этого корпуса, на его отопленіе и освѣщеніе, а также 5% на капиталъ, употребленный на его построеніе, и 1% на погашеніе сего капитала, и раздѣляя итогъ этихъ суммъ на то число людей, которое по вмѣстительности корпуса можетъ въ немъ квартировать, а именно на 800 челов., на каждаго квартирующаго приходится по $2^1/_4$ коп. въ день, не считая же упомянутыхъ 6%—$1^1/_3$ копѣйки; и, *во-вторыхъ*, что, при постановленіи правила объ удержаніи изъ платы, опредѣленной ученикамъ, нѣкоторой части оной, за даваемое имъ отъ казны помѣщеніе, имѣлось въ виду уровнять ихъ этою мѣрою между собою, въ томъ случаѣ, когда, при значительномъ числѣ учениковъ, можетъ оказаться невозможнымъ дать казенное помѣщеніе всѣмъ имъ; но какъ плата, назначенная ученикамъ, строго соображена съ ихъ нуждами, то посему и указано, что этотъ вычетъ долженъ быть умѣреннымъ,—Кораблестроительный Департаментъ полагалъ:

а) Съ Адмиралтейскихъ учениковъ С. Петербургскаго порта, за даваемое имъ отъ казны помѣщеніе, удерживать изъ причитающейся имъ заработной платы по *одной* копѣйки сер. въ день; и

б) Этотъ вычетъ оставлять въ суммѣ, на счетъ которой производится ученикамъ плата.

Таковое предположеніе Департамента утверждено г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

Имѣя въ виду, что со времени допущенія учениковъ въ Адмиралтейскія и заводскія мастерскія Морскаго вѣдомства, прошло болѣе года, и что успѣхъ этой мѣры долженъ обезпечить Морское вѣдомство въ полученіи, на будуще время, основательно-обученыхъ мастеровыхъ, по тѣмъ мастерствамъ, въ которыхъ преимущественно нуждаются Адмиралтейства и заводы, Департаментъ истребовалъ отъ портовъ и заводовъ нѣкоторыя свѣдѣнія по этому предмету.

Изъ этихъ свѣдѣній оказывается:

а) Общее число означенныхъ учениковъ въ 1861 году было 350.

б) По числу учениковъ въ каждомъ портѣ и заводѣ, эти учрежденія распредѣляются въ слѣдующемъ порядкѣ:

1) Архангельскій портъ	70
2) Астраханскій	60
3) Кронштадтскій пароходный заводъ	59
4) С. Петербургскій портъ	54
5) Николаевскій	33
6) Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы	17
7) Ревельскій портъ	16
8) Севастопольскій	10
9) Константиновская станція	10
10) Сухумъ-Кальская	10
11) Свеаборгскій портъ	9
12) Кронштадтскій портъ	2
Итого	350.

Ученики Архангельскаго порта, какъ уже сказано выше, въ исчисленіи рабочихъ силъ; распущены съ 1-го Іюня; Ревельскаго и Севастопольскаго портовъ — приняты въ Декабрѣ мѣсяцѣ, а Свеаборгскаго — оставались съ Ноября 1860 по Апрѣль 1861 года; послѣ же того желающихъ вновь поступить не было.

Капитанъ надъ Николаевскимъ портомъ, Капитанъ 1-го ранга Карповъ, замѣчаетъ, что хотя со времени допущенія учениковъ въ Адмиралтейскія и заводскія мастерскія Морскаго вѣдомства прошло немного времени, но, судя по тѣмъ успѣхамъ, какіе оказываютъ ученики Николаевскаго Адмиралтейства, можно надѣяться, что отъ этой мѣры наши адмиралтейства много выиграютъ впослѣдствіи, имѣя изъ настоящихъ молодыхъ людей мастеровыхъ искусныхъ и съ раннихъ лѣтъ знакомыхъ съ адмиралтейскою работою.

5) Въ 1861 году наемъ мастеровыхъ и рабочихъ, въ которыхъ порта и заводы имѣли надобность, въ дополненіе къ казеннымъ, производился не чрезъ подрядчиковъ, какъ это дѣлалось прежде, но безъ *посредства оныхъ*, на основаніи правилъ, утвержденныхъ на сей предметъ Адмиралтействъ-Совѣтомъ 30 Ноября 1860 года.

О составленіи и утвержденіи этихъ правилъ, имѣются подробныя свѣдѣнія въ отчетѣ Кораблестроителькаго Департамента за 1860 г., на страницахъ 197—199.

Относительно примѣнимости правилъ къ дѣлу и успѣха самой мѣры, имѣются слѣдующія удостовѣренія:

а) Главный командиръ Николаевскаго порта, въ бытность свою въ С. Петербургѣ, въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ 1861 г., въ отзывѣ за № 413, изъяснилъ, что означенныя правила оказываются *вполнѣ удовлетворительными* и *примѣнены* по Николаевскому порту *съ полнымъ успѣхомъ.*

б) Управляющій Кронштадтскимъ пароходнымъ заводомъ, Капитанъ Соколовъ, сообщилъ (рап. 7 Апр. 1861 г. № 750), что по означенному заводу *примѣнены всѣ условія упомянутыхъ правилъ*, за исключеніемъ только изложенныхъ въ §§ 1, 2, 6, 9, 15 и 29 этихъ правилъ.

Содержаніе этихъ *шести* параграфовъ не заключаетъ въ себѣ главныхъ условій найма мастеровыхъ и рабочихъ, и больше относится къ Адмиралтействамъ нежели къ заводамъ; въ §§ 1, 2, 6 и 9 изложены правила какъ должно поступать въ тѣхъ случаяхъ, когда наемъ мастеровыхъ и рабочихъ производится чрезъ особыхъ довѣренныхъ лицъ, а не непосредственно Адмиралтействами или заводами; въ 15—о выдачѣ, вмѣсто паспортовъ, свидѣтельствъ на жительство; и 29-мъ воспрещается точить и править инструменты во время работъ, каковое правило вполнѣ одобрено г. Инспекторомъ кораблестроительныхъ работъ Кронштадтскаго порта.

в) Въ отчетахъ за 1861 г., Капитановъ надъ портами: С. Петербургскимъ, Кронштадтскимъ и Николаевскимъ, въ коихъ наемъ мастеровыхъ и рабочихъ простирался на значительную сумму, а именно до 373.000 руб. сер., сказано:

Въ-первомъ. Право нанимать рабочихъ хозяйственнымъ способомъ дало полную возможность имѣть въ числѣ наемныхъ мастеровыхъ С. Петербургскаго порта, только людей дѣйствительно знающихъ свое дѣло и производить имъ плату соотвѣтствующую ихъ искусству.

Не смотря на отсутствіе въ этомъ дѣлѣ посредствующихъ лицъ между портомъ и нанимаемыми, портъ въ теченіи всего года не встрѣчалъ ни малѣйшаго затрудненія къ полученію нужнаго ему числа мастеровыхъ и рабочихъ, даже и въ тѣхъ случаяхъ, когда они требовались внезапно и въ значительномъ числѣ.

Во-второмъ. Мѣра разрѣшающая нанимать мастеровыхъ,

необходимыхъ для Кронштадтскаго порта, хозяйственнымъ способомъ, *безъ посредства подрядчиковъ*, оказалась на *опытѣ вполнѣ исполнимою*. Ея преимущества, въ сравненіи съ прежнимъ подряднымъ способомъ найма людей, заключаются въ томъ, что она даетъ возможность имѣть *хорошихъ* мастеровыхъ и въ *числѣ*, соотвѣтствующемъ дѣйствительной надобности. Мастеровые, получая плату изъ первыхъ рукъ, исправно и въ опредѣленные сроки, охотнѣе идутъ работать въ портъ нежели къ подрядчикамъ. Портъ не остается безъ мастеровыхъ, какъ это случалось въ прежнее время, когда поставляемые подрядчиками, они не являлись на работу, вслѣдствіе неполученія отъ подрядчика слѣдующей имъ платы, или потому, что, получивъ плату впередъ, оставляли его. Способъ удовлетворенія мастеровыхъ и рабочихъ платою и самая отчетность въ этомъ (цирк. Кораб. Депар. 1861 г. № 1), даютъ возможность выдавать плату своевременно и значительно сокращаютъ письменный трудъ.

Въ третьемъ. Въ наймѣ мастеровыхъ портъ почти исключительно слѣдовалъ хозяйственному способу, на основаніи правилъ 30-го Ноября 1860 года, не смотря на то, что число наемныхъ мастеровыхъ составляло отъ 450 до 630 челов. въ день. Лучшими изъ нихъ оказывались отставные нижніе чины Морскихъ рабочихъ экипажей.

Это послѣднее удостовѣреніе весьма важно въ томъ отношеніи, что укрѣпляетъ въ мнѣніи о необходимости воспользоваться лучшими мастеровыми Морскихъ рабочихъ экипажей, для образованія изъ нихъ на первое время кадръ будущихъ постоянныхъ наемныхъ мастеровыхъ Морскаго вѣдомства, съ подчиненіемъ этихъ людей всѣмъ условіямъ и преимуществамъ Положенія о наемныхъ мастеровыхъ, за исключеніемъ права оставлять службу по собственному желанію, дабы, положивъ такимъ образомъ начало полнаго *свободнаго труда* въ адмиралтействахъ Морскаго вѣдомства лучшими по искусству и нравственной благонадежности людьми — изъ рабочихъ экипажей, дать то же направленіе будущимъ постояннымъ казеннымъ мастеровыхъ этого вѣдомства,—въ чемъ можно надѣяться успѣть, на томъ основаніи, что человѣкъ воспитывается средою, въ которой онъ живетъ, и что если въ этой средѣ есть много людей трудолюбивыхъ и благонадежныхъ, то и большинство вновь-поступающихъ въ оную получитъ то же направленіе.

6) 31-го Марта 1861 г. Высочайше утверждены составленные въ Министерствѣ Внутреннихъ Дѣлъ и разсмотрѣнные въ Комитетѣ Гг. Министровъ *временныя правила о наймѣ рабочихъ*, для казенныхъ, общественныхъ и государственныхъ работъ.

Для предупрежденія недоразумѣній какимъ правиламъ, съ изданіемъ сихъ послѣднихъ, должны слѣдовать въ наймѣ мастеровыхъ и рабочихъ порты и заводы Морскаго вѣдомства, т. е. временнымъ ли или вышеупомянутымъ, утвержденнымъ Адмиралтействъ-Совѣтомъ 30-го Ноября 1860 г., о наймѣ мастеровыхъ и рабочихъ для Адмиралтействъ и заводовъ Морскаго вѣдомства, безъ посредства подрядчиковъ, — Кораблестроительный Департаментъ, по докладѣ объ этомъ г. Управляющему Морскимъ Министерствомъ, полагалъ нужнымъ, при объявленіи по Морскому вѣдомству *временныхъ правилъ о наймѣ рабочихъ*, обратить вниманіе портовъ и заводовъ сего вѣдомства на *примѣчаніе* къ 1 § этихъ правилъ, на основаніи котораго, и съ изданіемъ этихъ правилъ, остаются въ своей силѣ: 1) разрѣшеніе нанимать рабочихъ по однимъ видамъ на жительство, и 2) узаконенія о наймѣ мастеровыхъ и рабочихъ на фабрики и заводы (Св. Зак. изд. 1857 г. Т. XI. Уст. о промышл. заводской, кн. I ст. 100—114), а слѣдовательно и основанныя на сихъ узаконеніяхъ утвержденныя Адмиралтействъ-Совѣтомъ правила о наймѣ для Адмиралтействъ и заводовъ Морскаго вѣдомства мастеровыхъ и рабочихъ, безъ посредства подрядчиковъ (цирк. Кораб. Департ. 13-го Декабря 1860 г. № 19), — что и исполнено въ циркулярѣ Инспекторскаго Департамента Морскаго Министерства отъ 6-го Іюля 1861 года за № 56.

7) Въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г. на стр. 197 и 198, сказано, что, составивъ проектъ Положенія о будущихъ постоянныхъ адмиралтейскихъ мастеровыхъ Морскаго вѣдомства, Департаментъ счелъ полезнымъ, прежде представленія проекта на утвержденіе, повѣрить свои предположенія по этому предмету съ правилами, коимъ слѣдуютъ Англійскія казенныя Адмиралтейства въ отношеніи своихъ мастеровыхъ, рабочихъ и учениковъ, для чего и распорядился перевести на русскій языкъ донесеніе Коммисіи, ревизовавшей Англійскія Адмиралтейства въ 1858 г., какъ заключающее въ себѣ эти правила.

Переводъ этого донесенія окончен, напечатанъ и препровожденъ къ адмираламъ, къ командирамъ судовъ и къ лицамъ, служащимъ въ Адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства.

Съ своей стороны, Департаментъ считаетъ обязанностью сказать ниже нѣсколько словъ о томъ довѣріи, которое, по его мнѣнію, заслуживаютъ различныя высказанныя въ этой книгѣ мнѣнія и предложенія большинства Коммисіи, по многимъ весьма важнымъ предметамъ адмиралтейскаго хозяйства; здѣсь же слѣдуетъ изложить дальнѣйшій ходъ дѣла по предположенію объ окончательной замѣнѣ въ Адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства обязательнаго труда — свободнымъ.

8-го Марта 1861 г. Высочайше утверждено Положеніе о горно-заводскихъ людяхъ вѣдомства Министерства Финансовъ.

Вслѣдъ за тѣмъ Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ изволилъ поручить Департаменту, примѣняясь къ означенному положенію о горнозаводскихъ людяхъ, составить проектъ Положенія о мастеровыхъ Кронштадтскаго пароходнаго завода.

Исполнивъ волю Его Высочества и, имѣя въ виду, что въ случаѣ утвержденія Положенія о постоянныхъ мастеровыхъ Кронштадтскаго пароходнаго завода, оно, съ незначительными перемѣнами, можетъ быть распространено и на постоянныхъ мастеровыхъ Адмиралтействъ и прочихъ заводовъ Морскаго вѣдомства, Департаментъ полагалъ внести проектъ Положенія о мастеровыхъ Кронштадтскаго пароходнаго завода въ Адмиралтействъ-Совѣтъ; по утвержденіи же сего проекта представить предположенія Департамента о постепенной замѣнѣ въ Адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства казенныхъ мастеровыхъ — наемными.

Предположенія эти заключаются въ слѣдующемъ:

а) Мастеровыхъ, состоящихъ въ настоящее время на лицо въ Морскихъ рабочихъ экипажахъ, по ихъ искуству и нравственной благонадежности, раздѣлить на *три* категоріи, а именно: на мастеровыхъ вполнѣ искусныхъ и благонадежныхъ; на знающихъ свое дѣло, но не вполнѣ благонадежныхъ; и на слабыхъ по искусству.

б) Мастеровыхъ первыхъ двухъ категорій обратить въ составъ кадръ постоянныхъ мастеровыхъ Морскаго вѣдомства, сравнивъ ихъ во всемъ съ вольнонаемными, кромѣ права оставлять службу по собственному желанію, впредь до выслуги ими сроковъ обязательной службы, и съ тѣмъ различіемъ мастеровыхъ этихъ двухъ категорій, другъ отъ друга, что мастеровымъ *первой* категоріи предполагается дозволить воспользоваться правомъ жить на вольнонаемныхъ квартирахъ тотчасъ же, а *второй*—спустя нѣкоторое время, т. е. тогда, когда они заслужатъ того исправною явкою на работы, усердіемъ и добрымъ поведеніемъ.

в) Изъ мастеровыхъ *третьей* категоріи: *однихъ*, т. е. болѣе искусныхъ по тѣмъ мастерствамъ, по коимъ полагается имѣть мастеровыхъ на судахъ, перевести во флотскіе экипажи, для укомплектованія судовъ мастеровыми, съ тѣмъ, чтобы на будущее время Командиры судовъ были обязаны подготовлять себѣ мастеровыхъ сами, и для того, во время пребыванія судовъ въ портахъ, посылали бы учиться въ мастерскія тѣхъ матросовъ, которые будутъ избраны ими въ судовые мастеровые; часть *другихъ*—обратить въ число постоянныхъ рабочихъ, которыхъ признается полезнымъ имѣть въ кадрахъ постоянныхъ мастеровыхъ, для такихъ работъ, исполненіе коихъ требуетъ одной физической силы, какъ по мастерскимъ, такъ и при кораблестроеніи, а равно въ экипажескихъ магазинахъ, для сторожевой службы и для содержанія чистоты въ Адмиралтействахъ. Эти рабочіе должны быть сравнены съ вольнонаемными рабочими, какъ въ отношеніи платы, такъ и прочихъ преимуществъ, кромѣ права оставленія службы по собственному желанію; и, наконецъ, *остальныхъ* нижнихъ чиновъ рабочихъ экипажей перевести въ другія команды Морскаго вѣдомства.

г) Отъ мастеровыхъ и рабочихъ, которые войдутъ въ составъ кадръ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ Морскаго вѣдомства требовать, чтобы они выходили на работы всѣ безъ исключенія, получая за это отъ казны одну поденную заработную плату и только за тѣ дни, въ которые будутъ находиться на работѣ.

д) Плату эту предоставить Капитанамъ надъ портами опредѣлить каждому изъ мастеровыхъ и рабочихъ не свыше мень-

шаго изъ двухъ размѣровъ платы, до которыхъ она, по положенію Адмиралтействъ-Совѣта 30-го Ноября 1860 г. (2 § цирк. Кораб. Депар. 13 Декабря 1860 г. № 2), можетъ быть назначаема мастеровымъ и рабочимъ временно-нанимаемымъ, въ томъ вниманіи, что за эту плату можно имѣть наемныхъ мастеровыхъ и рабочихъ и потому она тѣмъ болѣе можетъ быть признаваема достаточною для такихъ людей, которые не будутъ нести никакихъ денежныхъ повинностей.

е) Изъ этой платы кадровые мастеровые и рабочіе обязаны будутъ нанимать для себя помѣщеніе, одѣваться, кормиться и имѣть нѣкоторыя инструменты; тѣ же изъ нихъ, которые будутъ жить въ казармахъ, вмѣсто найма помѣщенія, участвовать въ расходахъ по содержанію казармъ.

ж) Пока въ кадрахъ постоянныхъ мастеровыхъ Морскаго вѣдомства будутъ находиться люди обязанные службою, до тѣхъ поръ имѣть начальниковъ этихъ кадръ, съ нѣсколькими офицерами и писарями; для завѣдыванія же этими людьми и ихъ самоуправленія, въ отношеніи артельнаго хозяйства, составить правила; и

з) За тѣмъ, вакансіи, открывающіяся между кадровыми мастеровыми и рабочими, замѣщать, по мѣрѣ надобности, вольнонаемными людьми, на основаніи Положенія о постоянныхъ наемныхъ мастеровыхъ Морскаго вѣдомства.

Объ этихъ предположеніяхъ поставлены въ извѣстность Капитаны надъ портами, которые никакихъ возраженій на предложенія не сдѣлали, и, доставивъ свѣдѣнія о числѣ нижнихъ чиновъ рабочихъ экипажей, долженствующихъ быть оставленными въ кадрахъ постоянныхъ адмиралтейскихъ мастеровыхъ, всѣ согласны въ томъ, что остальныхъ за тѣмъ нижнихъ чиновъ рабочихъ экипажей не слѣдуетъ имѣть въ адмиралтействахъ.

Положеніе настоящаго дѣла было лично доложено г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу 2-го Февраля 1862 года, и Его Высочество разрѣшилъ дать этому дѣлу дальнѣйшее движеніе.

8) Донесеніе Коммисіи, ревизовавшей въ 1858 году Англійскія коронныя адмиралтейства и заводы, заключаетъ въ

себѣ мнѣнія и предложенія специальныхъ людей, относительно многихъ, весьма важныхъ, предметовъ адмиралтейскаго хозяйства, въ особенности же, подробный разборъ системъ производства работъ и, какъ уже замѣчено въ отчетѣ Департамента за 1860 годъ, правила объ адмиралтейскихъ ученикахъ, мастеровыхъ и рабочихъ.

Для предоставленія возможности къ скорѣйшему ознакомленію съ содержаніемъ этого труда, и для облегченія справокъ съ заключающимися въ ономъ, мнѣніями и предложеніями, по тѣмъ вопросамъ адмиралтейскаго хозяйства, которые могутъ возникать, время отъ времени, въ нашихъ адмиралтействахъ, въ концѣ донесенія, при изданіи онаго на русскомъ языкѣ, сдѣлано *оглавленіе*, въ которомъ обозначены соотвѣтствующіе другъ другу нумера §§ и страницъ, на коихъ заключаются разсужденія объ однихъ и тѣхъ же предметахъ.

Объ изданіи этого перевода, заявлено было въ *одиннадцатой* книжкѣ Морскаго Сборника за 1861 годъ.

Редакція, объявивъ тогда же, что этотъ трудъ будетъ разсмотрѣнъ въ слѣдующихъ книжкахъ журнала, исполнила, какъ надобно полагать, свое обѣщаніе, помѣщеніемъ во 2-мъ № Морскаго Сборника за настоящій годъ, статьи, по этому предмету, А. Мещерскаго.

Этимъ исполнено желаніе Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, чтобы изъ трудовъ, подобныхъ настоящему, составляемы были статьи для Морскаго Сборника.

Съ своей стороны Департаментъ считаетъ обязанностію обратить вниманіе тѣхъ изъ нашихъ спеціалистовъ по части адмиралтейскаго хозяйства, которые пожелали бы высказать свое мнѣніе (за что Департаментъ весьма будетъ благодаренъ), на счетъ выводовъ, кои можно сдѣлать изъ соображеній и предложеній Коммисіи и пользы примѣненія ихъ къ нашимъ адмиралтействамъ, на *обстоятельства*, которыя, по мнѣнію Департамента, не должно упускать изъ виду, при сужденіи, въ какой степени мнѣнія *большинства* Коммисіи заслуживаютъ довѣрія.

Эти обстоятельства заключаются въ слѣдующемъ:

Изъ статьи г. Мещерскаго извѣстно, что ближайшій къ дѣлу членъ Коммисіи, а именно старшій корабельный мастеръ

Депфортскаго Адмиралтейства Генрихъ *Чэтфильдъ*, не подписалъ донесенія, потому, что оно заключаетъ въ себѣ такія мнѣнія, которыхъ онъ не раздѣляетъ.

Въ своемъ *особомъ мнѣніи*, онъ даже говоритъ, что донесеніе Коммисіи, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, клонится болѣе ко вреду, нежели къ пользамъ службы, и, что оно все осуждаетъ, что̀ только относится до веденія кораблестроительнаго дѣла въ казенныхъ Адмиралтействахъ Англіи.

Соображая изложенное г. Чэтфильдомъ въ началѣ его особаго мнѣнія, а также въ *шестой* статьѣ этого мнѣнія, объ обмѣрной системѣ производства работъ (стр. 243), нельзя не придти къ заключенію, что онъ находитъ неосновательнымъ мнѣніе большинства Коммисіи, въ особенности: о неудовлетворительности вообще системы, по которой управляются Англійскія казенныя адмиралтейства (§ 3 донесенія), и о необходимости замѣнить другою системою существующія въ тѣхъ адмиралтействахъ системы производства работъ или платы *по урочно* и *по штучно*, съ *неограниченными заработками* (тамъ же § 172) и *поденно*, съ *повѣркою* (§ 180).

Слѣдовательно вотъ два главнѣйшие пункта разногласія г. Чэтфильда съ большинствомъ Коммисіи.

Съ своей стороны, относительно системъ производства работъ, Коммисія предложила: при *постройкѣ новыхъ судовъ*, принять, для вознагражденія за трудъ, такъ называемую *купеческую систему*, по которой цѣна за кораблестроительную работу, назначается съ тонны (§§ 184—190 и 961); а всѣ работы *по починкѣ, вооруженію или изготовленію судовъ* въ походъ, которыя нельзя будетъ производить по системѣ, предлагаемой Коммисіею—выполнять *по системѣ поденной платы* (§§ 200—212 и 964).

Генералъ-интендантъ, который вообще нашелъ замѣчанія г. Чэтфильдъ *здравыми* и *дѣльными* (стр. 308 и 316), по двумъ означеннымъ пунктамъ выразился такъ: *по первому*—«я всегда былъ высокаго мнѣнія объ общей системѣ, которой слѣдуютъ въ управленіи адмиралтействами (стр. 309)»; а *по второму* «я не могу согласиться на прекращеніе адмиралтейскихъ работъ *по урочно* и *по штучно*» (стр. 317).

Но, не смотря на удостовѣреніе такихъ компетентныхъ лицъ, каковыми слѣдуетъ считать, въ настоящемъ дѣлѣ гг. Чэтфильда и генералъ-интенданта, въ томъ, что система, по которой управляются казенныя адмиралтейства въ Англіи, удовлетворительна, противуположное сему мнѣніе большинства Коммисіи, какъ по этому предмету, такъ и необходимости избѣгать производства работъ *по системѣ штучной* и *урочной*, одержало верхъ и вполнѣ подтверждено изслѣдованіями двухъ другихъ позднѣйшихъ Коммисій или Комитетовъ, которые ревизовали Англійскія коронныя адмиралтейства, въ 1860 и 1861 годахъ (Мор. Сбор. за 1861 г., № 4, смѣсь, стр. 212 и № 5, смѣсь, стр. 84).

«Донесеніе послѣдней изъ этихъ двухъ Коммисій представляетъ, какъ сказано въ Декабрской книжкѣ Мор. Сбор. за минувшій годъ (Сов. Обозр. ст. 222), *фоліантъ* въ 792 страницы. Но Коммисія не сдѣлала заключенія, а ограничилась представленіемъ собранныхъ ею фактовъ и показаній; обвиненіе же противъ неправильной органиціи и неправильныхъ дѣйствій Адмиралтейства, заключаетъ въ себѣ много уликъ.»

Напротивъ того, Коммисія 1860 г., сдѣлала положительные выводы.

Вотъ буквальныя ея заключенія по двумъ, вышеупомянутымъ спорнымъ пунктамъ.

1) «Система управленія адмиралтействами и контроль надъ оными неудовлетворительны.»

2) «Если нельзя производить постройку судовъ, съ подраздѣленіемъ оной въ отношеніи платы, *на сѣченія* (по тонно), то къ производству работъ, *по системѣ платы по урочно* и *по штучно*, слѣдуетъ прибѣгать *только въ крайнихъ случаяхъ*, и то *исключительно при постройкѣ новыхъ судовъ*, а не при передѣлкахъ или исправленіяхъ, такъ какъ означенная система доступна большимъ злоупотребленіямъ, ибо при нынѣшнемъ масштабѣ цѣнъ, заключающемъ въ себѣ болѣе 94.000 статей, трудно избѣжать ошибокъ въ оцѣнкѣ исполненной работы. По исправленіямъ и передѣлкамъ судовъ, а равно и по прочимъ адмиралтейскимъ работамъ *слѣдуетъ возвратиться къ системѣ поденной платы, при надлежащемъ надзорѣ.*»

Послѣ такого подтвержденія правильности мнѣнія большинства Коммисіи 1858 г., по двумъ главнымъ предметамъ ея изслѣдованія, Департаментъ полагаетъ, что и остальныя ея мнѣнія и предложенія заслуживаютъ полнаго къ нимъ довѣрія со стороны лицъ, которыя пожелали бы извлечь пользу изъ этихъ мнѣній и предложеній, для адмиралтейскаго хозяйства въ нашемъ отечествѣ.

9) На основаніи пункта *д*, Высочайшаго повелѣнія 2 Января 1861 г., о сокращеніи числа обязательныхъ рабочихъ часовъ въ адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства, *распредѣленіе* рабочихъ часовъ *каждаго дня*, сообразно съ *временемъ* года, а также *мѣстными и климатическими* условіями, предоставлено ближайшему усмотрѣнію Капитановъ надъ портами и начальниковъ заводовъ, съ утвержденія: въ портахъ — Главныхъ Командировъ и Командировъ портовъ, а по Адмиралтейскимъ Ижорскимъ заводамъ — Директора Кораблестроительнаго Департамента.

Означенное Высочайшее повелѣніе изложено въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г. на стр. 201, и, по силѣ пункта *а* сего повелѣнія, въ освѣщаемыхъ по вечерамъ мастерскихъ, а также на открытомъ воздухѣ тамъ, гдѣ дневной свѣтъ позволяетъ работать 11 и болѣе часовъ, число обязательныхъ рабочихъ часовъ въ день должно быть *десять*.

Вслѣдствіе отношенія Инспекторскаго Департамента Военнаго Министерства, о доставленіи правилъ, коими Морское вѣдомство руководствуется относительно рабочихъ часовъ въ адмиралтействахъ, были истребованы отъ портовъ вышеупомянутыя распредѣленія рабочихъ часовъ въ адмиралтействахъ и на заводахъ этихъ портовъ.

Эти распредѣленія Департаментъ считаетъ не лишнимъ помѣстить, для свѣдѣнія, въ настоящемъ отчетѣ, съ прибавленіемъ къ онымъ одной (*пятой*) графы, въ которой показаны общія числа рабочихъ часовъ по каждому порту и заводу, *въ теченіе всего 1862 г.*, въ коемъ, за исключеніемъ воскресныхъ и праздничныхъ дней, собственно *рабочихъ дней* будетъ 277.

РАСПРЕДѢЛЕНІЕ

рабочихъ часовъ въ адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства.

ПОРТЫ И ЗАВОДЫ.	Время начала и окончанія работъ. До полудни. Часы.	Время начала и окончанія работъ. По полудни. Часы.	Число рабочихъ час. каждаго дня.	Общ. годовое число рабочихъ часовъ въ каждомъ портѣ и заводѣ.
С. Петербургскій портъ.				
Адмиралтейства.				
Съ 15 Марта по 31 Августа включительно.	Съ 7 до 12	Съ 2 до 7	10	
Съ 1 Сентября по 30 Сентября	7 —12	1 —4	8	
— 1 Октября — 31 Октября	8 —12	1 —4	7	
— 1 Ноября по 14 Января	Съ 8	до 2	6	
— 15 Января по 14 Февраля	8 —12	1 —4	7	
— 15 Февраля по 14 Марта	7 —12	1 —5	9	2.324
Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы.				
Съ 1 Сентября по 30 Апрѣля	7 —12	$1\frac{1}{2}$—$6\frac{1}{2}$	10	
— Съ 1 Мая по 31 Августа	6 —11	2 —7		2.770
Кронштадтскій портъ.				
Адмиралтейства.				
Съ 1 по 9 Января включительно	$7\frac{3}{4}$—11	$12\frac{1}{4}$—3	6	
— 10 — 31 — —	$7\frac{3}{4}$—11	$12\frac{1}{4}$—4	7	
— 1 Февраля по 14 Февраля	$6\frac{3}{4}$—$11\frac{1}{2}$	$12\frac{3}{4}$—5	9	
— 15 — — 29 —	$6\frac{1}{4}$—$11\frac{1}{2}$	$12\frac{3}{4}$—$5\frac{1}{2}$	$9\frac{1}{2}$	
— 1 Марта по 15 Марта	$6\frac{1}{4}$—$11\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{4}$—$5\frac{1}{2}$	$9\frac{1}{2}$	
— 16 — — 31 Мая	$6\frac{1}{4}$—$11\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{4}$—6	10.	
— 1 Іюня по 31 Августа	$5\frac{3}{4}$—11	$2\frac{1}{4}$—7		
— 1 по 30 Сентября	$5\frac{3}{4}$—11	$1\frac{1}{4}$—6		
— 1 — 19 Октября	$6\frac{1}{4}$—11	$12\frac{1}{4}$—5	$9\frac{1}{2}$	
— 20 Октября по 14 Ноября	$6\frac{3}{4}$—11	$12\frac{1}{4}$—4	8	
— 15 Ноября по 1 Декабря	$7\frac{3}{4}$—11	$12\frac{1}{4}$—3	6	
— 2 Декабря по 31 Декабря	$8\frac{1}{4}$—11	$12\frac{1}{4}$—3	$5\frac{1}{2}$	$2.366\frac{1}{2}$
Кронштадтскій пароходный заводъ.				
Въ продолженіи всего года	$6\frac{1}{2}$—12	$1\frac{1}{2}$—6	10	2.770

ПОРТЫ И ЗАВОДЫ.	Время начала и окончанія работъ.		Число рабочихъ час. каждаго дня.	Общ. годовое число рабочихъ часовъ въ каждомъ портѣ и заводѣ.
	До	По		
	полудни.			
	Часы.			
Архангельскій портъ.				
Адмиралтейство.	Съ	Съ		
Съ 10 по 19 Февраля включительно.	6½ до 11	12½ до 5	9	
— 20 Февраля по 19 Сентября...	6 —11	1 —6	10	
— 20 Сентября по 9 Октября....	6 —11	12½—5	9½	
— 10 по 19 Октября...........	6½—11	12½—4	8	
— 20 — 31 —	6½—11	12½—3½	6½	
— 1 Ноября по 14 Января......	Съ 8½	до 2½	6	
— 15 Января по 9 Февраля......	8½ до 11	12½ до 4	7	2.414
Ревельскій портъ.				
Адмиралтейство.				
Съ 1 Января по 31 Января включительно...................	6½—12	1 —4	8½	
— 1 Февраля по 9 Апрѣля.......	6 —12	1 —5	10	
— 10 Апрѣля по 9 Мая.........	6 —12	2 —6		
— 10 Мая по 9 Августа........	5 —12	3 —6		
— 10 Августа по 30 Сентября....	6 —12	1 —5		
— 1 по 31 Октября............	7 —12	1 —5	9	
— 1 Ноября по 31 Декабря......	7½—12	12½—3	7	2.566½
Свеаборгскій портъ.				
Адмиралтейство.				
Съ 1 по 31 Января включительно..	7 —11	12 —4	8	
— 1 — 29 Февраля............	7 —11	12 —5	9	
— 1 Марта по 30 Апрѣля.......	6 —11	1 —6	10	
— 1 Мая по 31 Августа........	6 —11	2 —7		
— 1 по 30 Сентября	6 —11	12 —4	9	
— 1 Октября по 31 Декабря.....	Съ 8	до 2	6	2.390
Порты: Николаевскій и Севастопольскій.				
Адмиралтейства.				
Въ теченіи Января мѣсяца.......	7 до 11	12 до 4½	8½	
	6½—11	12 —5	9½	

ПОРТЫ И ЗАВОДЫ.	Время начала и окончанія работъ. До полудни. Часы.	Время начала и окончанія работъ. По полудни. Часы.	Число рабочихъ час. каждаго дня.	Общ. годовое число рабочихъ часовъ въ каждомъ портѣ и заводѣ.
	Съ	Съ		
Въ теченіи Марта	6 до 12	1 до 5		
Въ теченіи Апрѣля	6 —12	2 —6		
Въ теченіи Мая, Іюня, Іюля	5 —11	3 —7	10	
Въ теченіи Августа	6 —12	2 —6		
Въ теченіи Сентября	6 —12	1 —5		
Въ теченіи Октября	$6\frac{1}{2}$—11	12 —5	$9\frac{1}{2}$	
Въ теченіи Ноября, Декабря	7 —11	12 —$4\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$	$2.639\frac{1}{2}$
Астраханскій портъ.				
Адмиралтейство.				
Съ 1 по 10 Января включительно.	7 —11	12 —4	8	
— 11 — 20 — —	$6\frac{3}{4}$—11	12 —$4\frac{1}{2}$	$8\frac{3}{4}$	
— 21 — 31 — —	$6\frac{3}{4}$—11	12 —$4\frac{3}{4}$	9	
— 1 — 10 Февраля	$6\frac{3}{4}$—11	12 —5	$9\frac{1}{4}$	
— 11 — 20 —	$6\frac{1}{2}$—11	12 —5	$9\frac{1}{2}$	
— 21 — 29 —	6 —11	1 —$5\frac{1}{2}$		
— 1 Марта по 30 Апрѣля	6 —11	1 —6		
— 1 по 20 Мая	$5\frac{1}{2}$—11	2 —$6\frac{1}{2}$		
— 21 Мая по 31 Іюля	5 —11	3 —7	10	
— 1 по 10 Августа	$5\frac{1}{4}$—11	$2\frac{1}{2}$—$6\frac{3}{4}$		
— 11 — 20 —	$5\frac{1}{2}$—11	2 —$6\frac{1}{2}$		
— 21 — 31 —	6 —11	1 —6		
— 1 — 11 Сентября	6 —11	1 —$5\frac{3}{4}$	$9\frac{3}{4}$	
— 12 — 20 —	6 —11	1 —$5\frac{1}{2}$	$9\frac{1}{2}$	
— 20 — 30 —	6 —11	1 —$5\frac{1}{4}$	$9\frac{1}{4}$	
— 1 — 10 Октября	6 —11	1 —$4\frac{3}{4}$	$8\frac{3}{4}$	
— 11 — 20 —	$6\frac{1}{2}$—11	1 —$4\frac{1}{2}$	8	
— 21 Октября по 10 Ноября	7 —11	12 —4		
— 11 по 30 Ноября	7 —11	12 —$3\frac{3}{4}$	$7\frac{3}{4}$	
— 1 — 20 Декабря	$7\frac{1}{2}$—11	12 —$3\frac{3}{4}$	$7\frac{1}{4}$	
— 21 — 31 —	$7\frac{1}{2}$—11	12 —4	$7\frac{1}{2}$	$2.555\frac{3}{4}$

Примѣчаніе. По Субботамъ работы производятся, согласно съ 4 пунктомъ приказа Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала отъ 4 Января 1861 г. № 2, на одинъ шабашъ.

10) *Первымъ* пунктомъ 70 § Общаго Образованія Управленія Морскимъ вѣдомствомъ, Кораблестроительному Департаменту вмѣнено въ обязанность имѣть свѣдѣнія о цѣнахъ, по коимъ нанимаются въ портахъ мастеровые и рабочіе.

Эти цѣны за 1861 г. Департаментъ считаетъ не лишнимъ помѣстить въ своемъ отчетѣ, какъ потому, что въ настоящее время рѣшается вопросъ о полной замѣнѣ въ адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства обязательнаго труда наемнымъ, такъ и въ слѣдствіе заявленнаго выше предположенія Департамента, что плата нижнимъ чинамъ рабочихъ экипажей, которые на первое время будутъ обращены въ кадры постоянныхъ адмиралтейскихъ мастеровыхъ, какъ людямъ свободнымъ отъ другихъ повинностей, не должна превышать: для мастеровыхъ 1-го разряда—85 к., 2-го—75 к., 3-го—65 к., для указателей 1 р. 15 к., а для рабочихъ—55 коп. въ день.

С. Петербургскій портъ.	Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы.	Кронштадтскій портъ.	Ревельскій.	Свеаборгскій.	Архангельскій.	Николаевскій.	Астраханскій.
Плотники.							
Русскіе: Съ Января по Май отъ 65 к. до 1 руб., съ Мая до ½ Іюля отъ 70 до 1 р. 10 к., съ ½ Іюля до Ноября отъ 65 до 1 р. 5 коп., съ Ноября по Январь отъ 55 к. до 1 руб. **Финляндцы:** Съ Мая по Ноябрь отъ 70 к. до 1 р. 15 коп., съ Ноября по Январь отъ 60 к. до 1 руб.	—	Съ Января по Май 60 коп., съ Мая по Августъ отъ 60 до 90 коп., съ Августа по Сентябрь отъ 65 до 90 к., съ Сентября по Октябрь отъ 55 до 90 коп.	—	Съ Января по Сентябрь отъ 85 к. до 1 р. 5 к., съ Декабря по Январь 40 к.	—	60, 65, 70, 85 к. и до 1 р. 15 к.	40, 50, 60, 70, 80, 90 к. и до 1 руб.
Брызгасы.							
—	—	По тѣмъ же цѣнамъ, что и плотники.	—	—	—	По тѣмъ же цѣнамъ что и плотники.	—
Пильщики.							
Съ Января по Ноябрь отъ 85 до 1 р. 15 к., съ Ноября по Январь отъ 70 до 80 коп.	—	По тѣмъ же цѣнамъ, что и плотники.	—	Съ Января по Сентябрь по 1 р. 15 к. Въ остальное время года 80 к.	—	По тѣмъ же цѣнамъ что и плотники.	—

С. Петербургскій портъ.	Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы.	Кронштадтскій портъ.	Ревельскій.	Свеаборгскій.	Архангельскій.	Николаевскій.	Астраханскій
Конопатчики.							
Съ 15 Іюня по 15 Сентября по 85 коп.	—	Съ Февраля по 15 Сентября по 80 коп., съ 15 Сентября по Октябрь отъ 70 до 75 коп.	—	Съ Мая по Іюнь отъ 50 к. до 1 р. 5 к.	—	Нанятъ былъ только одинъ указатель съ платою по $1^1/_2$ р. въ день.	—
Мачтовые.							
—	—	Съ Января по Мартъ 45 коп., съ Марта по Августъ 60 коп., съ Августа по Сентябрь 65 коп., съ Сентября по Октябрь 55 коп.	—	—	—	60, 65, 70 и 85 к.	—
Шлюпочные.							
—	—	Съ Февраля до половины Мая по 60 коп., съ $^1/_2$ Мая по Октябрь 70 коп.	—	—	—	65, 75 и 80 к.	80 к.
Блоковые.							
—	—	Съ Февраля по Августъ по 80 к	—	—	—	70, 75 и 80 к	—
Столяры.							
—	Отъ 44 до 85 коп.	Съ Февраля по Іюль 80 к., съ Іюля по Сентябрь отъ 90 к. до 1 р. 20 к., съ Сентября по Октябрь 90 к.	—	Съ Января по Іюль 1 р. 5 к.	—	65, 75 и 90 к	90 коп. и 1 руб.

С. Петербургскій портъ.	Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы.	Кронштадтскій портъ.	Ревельскій	Свеаборгскій.	Архангельскій.	Николаевскій.	Астраханскій.
Купора.							
—	—	—	—	—	—	75 и 85 к.	70 и 80 к
Парусники и швеи.							
—	—	Парусники съ Февраля по Сентябрь 30, 35 и 40 к. Швеи 25 и 30 к.	—	Съ Января по Сентябрь 1 р. 5 к.	—	75 и 80 к.	75 к. Швеи 80 к.
Кузнецы.							
—	Отъ 44 до 84 коп.	Горновые 60, 80 и 1 р. Молотобойцы 60 к.	Нанятъ одинъ указатель съ жалованьемъ по 300 р. сер. въ годъ, что въ рабочій день составитъ 1 р. 7 к	Отъ 80 коп. до 1 р. 5 коп.	—	60, 70 и 80 к	1 р., 1 р. 10 к. и 1 р. 20 к.
Слесаря.							
Съ Сентября по Январь отъ 1 р. до 1 р. 5 к.	Отъ 40 до 1 руб. 50 коп.	По той же цѣнѣ что и горновые кузнецы	—	—	35 и 75 к.	70, 80 и 90 к.	Отъ 80 до 1 р. 20 к
Токари.							
—	Отъ 40 до 1 р. 50 к	—	—	—	—	80 и 90 к.	1 р. и 1 р. 20 к.
Медники и желѣзо-котельщики и брандспойтовые.							
1 руб.	Отъ 52 коп. до 1 руб. 20 коп. Плющильщики, отъ 40 до 60 коп.	—	Одинъ съ жалованьемъ по 250 р. с. въ годъ, что въ рабочій день со[ст]авитъ до 89 к	1 р. 40 к.	—	60, 70, 80 и 90 к.	75, 80, 90 к. и 1 р. 10 к

С. Петербургскій портъ.	Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы.	Кронштадтскій портъ.	Ревельскій.	Свеаборгскій.	Архангельскій.	Николаевскій.	Астраханскій.
Л и т е й щ и к и.							
—	Отъ 40 к. до 1 р.	—	—	1 р 40 к.	—	65, 70, 75 и 80 к.	—
М о д е л ь щ и к и.							
—	—	—	—	—	—	90 к., 1 р. 15 к. и 1 р. 32 к.	90 к., 1 р., 1 р. 5 к. и 1 р. 10 к.
П р я д и л ь щ и к и.							
—	—	—	—	—	—	60 и 80 к.	—
Ч е р н о р а б о ч і е.							
35, 40, 50 и 55 к.	Отъ 40 до 52 коп.	42 к.	47 к	30 к.	50 к.	50 к.	50 и 70 к.

Средняя же плата мастеровымъ, выведенная чрезъ раздѣленіе выданныхъ имъ суммъ, на число мастеровыхъ, бывшихъ на работѣ по каждому цеху, составляетъ цифру ниже наемной платы, какъ это видно изъ помѣщаемаго вслѣдъ за симъ вывода, сдѣланнаго по Кронштадтскому порту.

Въ этомъ портѣ средняя плата за 1861 годъ составляла:

Плотникамъ, пильщикамъ и брызгасамъ	$66\frac{9}{10}$ к.
Мачтовымъ	$58\frac{1}{5}$ »
Шлюпочнымъ	$66\frac{1}{10}$ »
Блоковымъ	80 »
Столярамъ	$88\frac{7}{10}$ »
Конопатчикамъ	$79\frac{2}{5}$ »
Кузнецамъ, слесарямъ и молотобойцамъ	$79\frac{1}{10}$ »
Паруснакамъ	35 »
Швеямъ	$27\frac{3}{10}$ »
Валовымъ	42 »

ОТДѢЛЪ IX.

О ДЕНЕЖНЫХЪ И МАТЕРІАЛЬНЫХЪ КАПИТАЛАХЪ ПО КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ ЧАСТИ.

1) **Обороты суммъ, ассигнованныхъ Департаменту.**

Въ прошломъ 1861 году движеніе денежныхъ капиталовъ было въ слѣдующемъ видѣ:

а) *По финансовой смѣтѣ.*

Оставалось къ 1-му Января 1861 года смѣтныхъ суммъ 1860 г. и прежнихъ лѣтъ	1.865.968 р. 27 к.
На 1861 годъ ассигновано	7.033.372 » — »
Причислено къ смѣтѣ, на удовлетвореніе купца Рафаловича	124.620 » 4½ »
Итого въ приходѣ	9.023.960 р. 31½ к.

Произведено расходовъ:

Изъ суммъ остаточныхъ на надобности прежняго до 1861 года времени		1.405.029 р. 14¼ к.
Изъ суммъ 1861 года на предметы, смѣтою опредѣленные	4.561.617 р. 28 к.	
На счетъ остатковъ смѣтныхъ суммъ Кораблестроительнаго Департамента	114 » 12¼ »	
		4.561.731 » 40¼ »
Всего въ расходѣ		5.966.760 р. 54½ к.

За тѣмъ къ 1-му Января 1862 года въ остаткѣ:

Наличныхъ суммъ..	3.013.287 р. 26 к.	
Въ долгахъ, за расходы, произведенные на счетъ общихъ остатковъ Морскаго Министерства отъ смѣты 1860 года..	43.912 » 51 »	
		3.057.199 р. 77 к.

Остатокъ этотъ предстоитъ къ расходу на платежи по неоконченнымъ еще операціямъ.

б) *Капиталовъ, переданныхъ отъ Кораблестроительнаго Департамента въ Государственное Казначейство.*

Въ отчетѣ за 1860 годъ показано было денежныхъ суммъ, переданныхъ въ Государственное Казначейство, съ условіемъ возврата...........................	308.186 р. 47¼ к.
Въ то число возвращено Департаменту въ 1861 году, въ замѣнъ сдѣланныхъ расходовъ, упадающихъ на означенныя суммы...........................	143.525 р. — к.
За тѣмъ къ 1-му Января 1862 года осталось въ Государственномъ Казначействѣ...........................	164.661 р. 43¼ к.

Остатокъ сей необходимъ на выполненіе предстоящихъ расходовъ, упадающихъ на эти капиталы, и объясненныхъ при условной передачѣ оныхъ въ Государственное Казначейство.

Кромѣ того безусловно передано было въ Государственное Казначейство долговъ на 65.465 р. 4½ коп., которые, по Высочайшему повелѣнію, разрѣшено было въ послѣдствіи употребить на покупку для Морскаго вѣдомства 17 т. пудовъ мѣди, съ тѣмъ, чтобы остатокъ отъ этой суммы, если таковой окажется передань былъ въ Государственное Казначейство. По причинѣ увеличившейся потребности въ этомъ металлѣ, при пріобрѣтеніи онаго въ вольной продажѣ, не представилось возможности сдѣлать отъ этой суммы какое либо сбереженіе и вся она употреблена безъ остатка на покупку мѣди, въ дополненіе къ суммѣ, ассигнованной на сей предметъ по смѣтѣ.

в) *Суммъ подъ названіемъ неокладныхъ доходовъ:*

Остаточныхъ къ 1-му Января 1861 г.	1.204 р. 21¼ к.
Вновь поступило	4.929 » 90 »
Итого	6.134 » 11¼ »
Отослано по принадлежности	4.741 » 13¾ »
Въ остаткѣ къ 1-му Января 1862 г.	1.392 р. 97½ к.

Остатокъ сей подлежитъ къ отсылкѣ въ Государственный доходъ.

г) *Суммъ экономическаго капитала.*

Остаточныхъ отъ 1860 года:

Въ наличныхъ деньгахъ	97.298 р. 71½ к.	
Въ долгахъ, назначенныхъ къ передачѣ въ Государственное Казначейство, заключавшихся въ числѣ показанныхъ въ пунктѣ б) 65.465 руб. 4½ к.	60.000 » — »	
		157.298 р. 71½ к.
Въ теченіи 1861 года поступило:		
а) Разныхъ прибылей и сборовъ	8.172 р. 44 к.	
б) За проданные механизмы и суда, исключенные изъ флота	88.456 » 19½ »	
За казанскій дубъ прежняго заготовленія проданный частнымъ лицамъ	12.185 » 27 »	
Въ пополненіе долга	60.000 » — »	
		168.813 » 90½ »
Итого въ приходѣ		326.112 р. 62 к.

Изъ нихъ въ 1861 году произведено расходовъ..........	151.607 р. 13 к.	
Исключено долга	60.000 » — »	
		211.607 р. 13 к.
За тѣмъ къ 1-му Января 1862 года въ остаткѣ..........		114.505 р. 49 к.

д) *Суммъ на кораблестроительные запасы:*

Остаточныхъ отъ 1860 года........		416.660 » $3\frac{3}{4}$ »
Въ 1861 году поступило:		
а) Изъ Главнаго Казначейства, ассигнованныхъ по смѣтѣ Министерства Государственныхъ Имуществъ по Лѣсному Департаменту, на заготовленіе корабельныхъ лѣсовъ......	600.000 р. — к.	
б) Отъ Лѣснаго Департамента Государственныхъ Имуществъ, на тотъ же предметъ.........	75.000 » — »	
в) Отъ того же Департамента остаточныхъ отъ операціонныхъ суммъ упраздненнаго Департамента корабельныхъ лѣсовъ......	35.000 » — »	
г) Отъ Почетнаго Гражданина Кудрявцова и другихъ		

лицъ за дубовые лѣса, употребленные ими при постройкѣ судовъ съ подряда..	14.962 р. $14\frac{3}{4}$ к.	724.962 р. $14\frac{3}{4}$ к.	
Итого въ приходѣ.....		1.141.622 р. $18\frac{1}{2}$ к.	
Произведено въ 1861 г. расходовъ:			
На покупку: прусскаго дуба.........	53.266 р. 75 к.		
Курляндскаго дуба..............	172.508 » $46\frac{3}{4}$ »		
Италіянскаго дуба..............	178.501 » 72 »		
Нагилей изъ американской акаціи...	4.772 » 20 »		
Гондурасскаго краснаго дерева и тика.............	61.866 » 53 »		
Сосновыхъ бревенъ и дубовыхъ кницъ...........	209.186 » 13 »		
Передано въ строительное управленіе для уплаты за установку металлическихъ сараевъ.....	6.780 » 66 »		
Отпущено, чрезъ Казенныя Палаты, Главнымъ Командирамъ Астраханскаго и Архангельскаго портовъ, на покупку лѣсовъ..........	40.000 » — »		
Перечислено въ суммы на содержаніе Департамента, на основаніи Высочайша-			

го разрѣшенія, послѣдовавшаго 7-го Марта 1860 года, на усиленіе средствъ Департамента 1% съ 675 т. р. . . . . 6.750 р. — к.

733.632 р. 45¾ к.

За тѣмъ въ остаткѣ къ 1862 году . . . . 407.989 р. 72¾ к.

Расходы денежныхъ суммъ производились: смѣтныхъ, смотря по количеству суммы, или по распоряженію Департамента, или съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта а на счетъ капиталовъ, переданныхъ въ Государственное Казначейство и изъ экономическаго капитала—съ Высочайшаго разрѣшенія, и въ расходахъ, опредѣленныхъ по смѣтѣ 1861 г. по 1-е Января 1862 года дефицита недопущено.

Въ запасномъ капиталѣ Кронштадтскаго порта:

Къ 1-му Января 1861 г. оставалось . . . . 42.432 р. 62¼ к.

Въ теченіи 1861 г. прихода не было.

Показанный остатокъ обращенъ на слѣдующія потребности:

а) Въ экономическій капиталъ, согласно повелѣнію Его Императорскаго Высочества, Генералъ-Адмирала, для употребленія на заказъ новыхъ судовъ . . 39.256 р. 19½ к.

б) Въ суммы Строительнаго Управленія Морскаго Министерства, на расходы по устройству фундамента для металлическаго сарая въ Кронштадтѣ . . . . 3.176 » 42¾ »

42.432 » 62¼ »

2) **О долгахъ, числящихся по счетамъ Кораблестроительнаго Департамента.**

Къ 1-му Января 1861 г. таковыхъ долговъ состояло		38.723 р. 43¼ к.
Въ 1861 году вновь возникло на		409.235 » 40¾ »
Итого		447.958 р. 93 к.
Въ 1861 году:		
Пополнено на	69.705 р. 22 к.	
Сложено со счетовъ на	7.439 » 3 »	
		77.144 р. 25 к.
За тѣмъ къ 1-му Января 1862 года оставалось въ долгу		370.814 р. 68 к.

О сихъ долгахъ прилагается особая вѣдомость, въ коей показано: на комъ именно долги состоятъ и какія приняты мѣры ко взысканію ихъ.

Что касается до долговъ бывшаго Черноморскаго Управленія, которые нынѣ подлежатъ внесенію въ отчетность Кораблестроительнаго Департамента, то разсмотрѣвъ вѣдомости о сихъ долгахъ и найдя эти вѣдомости составленными не удовлетворительно, Департаментъ, прежде внесенія въ свою отчетность долговъ Черноморскаго Управленія, возвратилъ вѣдомости, сообщивъ о замѣченныхъ недостаткахъ Главному Командиру Николаевскаго порта.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, имѣя въ виду, что на основаніи § 79 правилъ денежнаго счетоводства по Морскому вѣдомству, въ началѣ 1862 года должна быть представлена въ Государственный Контроль расчетная книга Кораблестроительнаго Департамента въ подлинникѣ, Департаментъ полагалъ несоставлять о долгахъ Черноморскаго Управленія отдѣльныхъ вѣдомостей за каждый мѣсяцъ 1861 года, а представить общую вѣдомость за весь годъ, на что и получено согласіе Государственнаго Контроля.

3) **О матеріальномъ имуществѣ.**

Акты объ освидѣтельствованіи матеріальнаго имущества по истеченіи 1860 г. доставлены отъ портовъ: С. Петербург-

скаго, Ревельскаго и Свеаборгскаго, а также съ Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ.

Акты разсмотрѣны Департаментомъ, при чемъ сложено, со счетовъ, на основаніи положенія о тратѣ:

Съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, по С. Петербургскимъ экипажескимъ магазинамъ на............ 2.016 р. $22\frac{1}{2}$ к.

Съ разрѣшенія Директора Кораблестроительнаго Департамента:

По Ревельскому порту на............ 107 » $3\frac{3}{4}$ »

Свеаборгскому порту на............ 238 » $1\frac{1}{2}$ »

Въ прочихъ портахъ акты коммисій, свидѣтельствовавшихъ матеріальное имущество въ магазинахъ и прочихъ портовыхъ содержаніяхъ, по истеченіи 1861 года разсматривались въ мѣстныхъ управленіяхъ, и по доставленнымъ свѣдѣніямъ оказывается:

1) Что въ Кронштадтѣ оказалось въ неявкѣ матеріаловъ, сходящихъ въ законную трату на............ 1.262 » $40\frac{1}{8}$ »

Неявка эта принята на счетъ казны, съ разрѣшенія Главнаго Командира порта.

2) Въ портахъ Чернаго моря, принято на счетъ казны матеріаловъ, сходящихъ въ трату, при разныхъ портовыхъ содержаніяхъ, властью Главнаго Командира Николаевскаго порта:

Въ Николаевѣ на............ 273 » $58\frac{1}{2}$ »

» Севастополѣ............ 233 » $17\frac{1}{2}$ »

3) Въ Астрахани оказалось въ неявкѣ матеріаловъ, сходящихъ по положенію въ трату, и принятыхъ на счетъ казны, съ разрѣшенія Главнаго Командира на... 428 » $73\frac{1}{2}$ »

4) Свидѣтельство матеріальнаго имущества въ Архангельскомъ портѣ, еще не кончено.

По *Ширшемскому* же заводу принято на счетъ казны, властью Главнаго Командира, 4.511 четвертей древеснаго угля, сходящихъ въ законную трату, на сумму — 1.122 р. 84 коп.

4) О кораблестроительныхъ средствахъ.

70 § (п. 1) Общаго образованія управленія Морскимъ вѣдомствомъ, на обязанность Кораблестроительнаго Департамента возложено, между прочимъ, имѣть *своевременныя*, *вѣрныя* и *подробныя свѣдѣнія* о кораблестроительныхъ средствахъ каждаго порта.

Мѣра, принятая Департаментомъ къ выполненію этой обязанности, изложена въ его отчетѣ за 1860 годъ, на стр. 240.

Ожиданія Департамента что эта мѣра дастъ возможность портовымъ управленіямъ своевременно доставлять свѣдѣнія о наличіи кораблестроительныхъ запасовъ, оправдались.

Портовыя управленія, въ продолженіи всего года, доставляли въ Департаментъ вышеозначенныя свѣдѣнія въ назначенные сроки, и тѣмъ, въ свою очередь, дали Департаменту возможность имѣть современныя данныя о дѣйствительномъ наличіи кораблестроительныхъ средствъ каждаго порта.

Помѣщаемая ниже сего выписка изъ матеріальной бухгал-

терской книги Департамента, о нѣкоторыхъ матеріалахъ, по нѣкоторымъ портамъ, взятымъ для примѣра, подтвердитъ сказанное выше.

Точно такія свѣдѣнія имѣются въ Департаментѣ и о прочихъ портовыхъ запасахъ по кораблестроительной части, по всѣмъ остальнымъ портамъ. О главнѣйшихъ кораблестроительныхъ запасахъ, бывшихъ на лицо къ 1 Января 1862 г., прилагается вѣдомость подъ № 14.

5) О продажѣ имущества.

Въ 1861 году, по кораблестроительной части, продано имущества, по негодности къ дальнѣйшему употребленію:

По С. Петербургскому порту .... не было.
» Кронштадтскому порту на .... 5.213 р. $46\frac{3}{4}$ к.
» Ревельскому порту .... } не было.
» Свеаборгскому порту .... } не было.
» Астраханскому порту на .... 4.099 » 31 »

	Отъ 1860 г. осталось къ 1-му Января 1861 г.	Въ теченіи Январьской трети 1861 года.			Въ теченіи Майской трети.			Въ теченіе Сентябрьской трети.			Слѣдовательно въ теченіи 1861 г.		
		Поступило.	Израсходовано.	Осталось	Поступило.	Израсходовано.	Осталось.	Поступило.	Израсходовано.	Осталось.	Осталось отъ 1860 и поступило въ 1861 году.	Израсходовано въ теченіе года.	Осталось къ 1-му Января 1862 г.
По Архангельскому порту:													
Бѣлилъ цинковыхъ	п. ф. з. 358 13 $36\frac{3}{4}$	—	п ф 37 35	п. ф. 320 18	— —	п. ф. 99 $5\frac{1}{2}$	п. ф. з. 221 12 $84\frac{3}{4}$	п. ф. 7 $6\frac{1}{2}$	п. ф. з. 4 31 31	п. ф. з. 223 28 $5\frac{3}{4}$	п. ф. з. 365 19 $84\frac{3}{4}$	п. ф. з. 141 31 72	п. ф. з. 283 28 $5\frac{3}{4}$
Кожъ помповыхъ	счет. $44\frac{13}{16}$	—	$2\frac{3}{8}$	$42\frac{7}{16}$	$2\frac{1}{2}$	$8\frac{3}{4}$	$36\frac{3}{16}$ —	$18\frac{3}{4}$	— — —	$54\frac{15}{16}$ —	счет $66\frac{1}{16}$ — —	счет. $11\frac{2}{16}$ —	счет. $54\frac{15}{16}$ —
По Кронштадтскому порту.													
Желѣза обручнаго:													
Большой руки .	— — —	—	— —	— —	п. ф 82 —	п ф. 7 —	п. ф. з. 75 — —	п. ф. — —	п ф. з. 75 — —	п. ф. з. — — —	п. ф. з. 82 — —	п ф. з. 82 — —	п. ф. з — — —
Средней.	п. ф. 4 8	—	п. ф. 4 8	— —	152 20	79 15	73 5 —	113 3	119 15 —	66 33 —	269 31 —	202 38 —	66 33 —
Малой	— — —	—	— —	— —	52 25	52 25	— — —	196 36	18 5 —	178 31 —	249 21 —	70 30 —	178 31 —

По Архангельскому порту . . . . не было.
» Николаевскому порту на . . . . 8.961 р. 82½ к.

Итого на . . . 18.274 р. 60¼ к.

6) О ссудахъ и пособіяхъ, сдѣланныхъ частнымъ лицамъ матеріалами и работою, съ уплатою ими издержекъ.

Въ теченіи 1861 г. произведено таковыхъ ссудъ и пособій:

По С. Петербургскому порту	не было.		
» Кронштадтскому порту на	3.769 р.	20	к.
» Ревельскому порту на	337 »	81	»
» Свеаборгскому порту	не было.		
» Астраханскому на	5.765 »	36¼	»
» Архангельскому порту на	6.497 »	50¾	»
» Николаевскому порту на	15.390 »	88½	»
» Севастопольскому порту на	460 »	9	»
» Бакинскому порту на	196 »	18	»
Итого . . .	32.417 р.	3½	к.

7) Объ убыткахъ, принятыхъ на счетъ казны.

Въ 1861 г., на основаніи общаго образованія Морскаго Министерства статей 13 (п. 7) 37 и 43 (п. 4) и Управленія портами ст. 27, принято на счетъ казны убытковъ по разнымъ случаямъ:

а) *Съ разрѣшенія Главныхъ Командировъ:*

По Кронштадтскому порту на . . .	327 р.	64½	к.
» Николаевскому	1.787 »	41½	»
» Архангельскому	79 »	66	»
» Астраханскому	503 »	61	»
» Ревельскому	233 »	22½	»
» Бакинскому	281 »	42¼	»

б) *Съ разрѣшенія Директора Кораблестроительнаго Департамента.*

По С.-Петербургскому порту на .	2.277 р.	13¾	к.
» Свеаборгскому	189 »	6	»
» Сибирской флотиліи	951 »	84¼	»

в) *Съ разрѣшенія Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.*
По С.-Петербургскому порту на . . . 106 р. 32 к.
г) *Съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта.*
По С.-Петербургскому порту на . . 1.419 р. 20 »
д) *По рѣшенію Морскаго Генералъ-Аудиторіата.*
По Сибирской флотиліи на . . . . . . 643 р. 70½ »
е) *Съ разрѣшенія Правительствующаго Сената.*
По Николаевскому порту на . . . . 20.145 р. 19¼ »
ж) *Съ Высочайшаго разрѣшенія:*
По Архангельскому порту на . . . 13.033 р. 87½ »
» С.-Петербургскому . . . . 667 » — —

Итого . . . . 42.646 р. 31 к.

8) **Свѣдѣнія о дальнѣйшемъ ходѣ дѣла по удовлетворенію купцовъ Рафаловичей за убытки, понесенные ими отъ отмѣны постройки судовъ по Черноморскому вѣдомству.**

Обстоятельства этого дѣла изложены въ отчетѣ Департамента за 1860 г. на стр. 209 — 211.

Въ 1861 г. предстояло уплатить Рафаловичамъ остальные 94.620 р. 4½ к. и принять отъ нихъ оставшійся отъ постройки дубовый лѣсъ, въ количествѣ до 230.000 куб. фут., по 65 к. за футъ.

Деньги уплачены изъ 124.620 р. 4½ к., отпущенныхъ на сей предметъ Морскому вѣдомству, по Высочайше утвержденному журналу Государственнаго Совѣта, по Департаменту Государственной Экономіи; остальные же 30.000 р. изъ этой суммы обращены въ пополненіе таковой же суммы, выданной Рафаловичамъ, какъ объяснено въ отчетѣ Департамента за 1860 г., изъ наличныхъ суммъ Морскаго вѣдомства.

Въ отношеніи пріема отъ Рафаловичей лѣса, сдѣлано было распоряженіе, чтобы лѣсъ принятъ былъ къ Николаевскому порту *на адмиралтейскій бракъ.* Но Рафаловичи требуютъ, чтобы лѣсъ принятъ былъ въ полномъ до 230.000 куб. фут. количествѣ, изъясняя, что Правительствующій Сенатъ, предписавъ принять отъ него въ казну 230.000 куб. фут. дуба, о пріемѣ онаго на Адмиралтейскій бракъ не упомянулъ, хотя и

имѣлъ въ виду мнѣніе Кораблестроительнаго Департамента, полагавшаго принять дубъ на бракъ.

Г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ не нашелъ основаній къ удовлетворенію домогательства Рафаловичей, но какъ таковое домогательство Рафаловичи основываютъ на толкованіи смысла указа Правительствующаго Сената, то и представилъ оное на разрѣшеніе Правительствующаго Сената.

Просьба Рафаловичей о выдачѣ имъ денежной суммы, въ замѣнъ просимаго ими возвращенія 20%, уступленныхъ со смѣтныхъ цѣнъ корабля «Цесаревичъ» и парохода «Тигръ», остается не разрѣшенною, и дальнѣйшая переписка объ этомъ производится въ Канцеляріи Морскаго Министерства.

9) **О Финансовой смѣтѣ Департамента на 1862 годъ.**

Въ 1861 г. первоначально приказано было составить смѣты не на *одинъ*, какъ это дѣлалось до сихъ поръ, но на *два* года впередъ и по новымъ формамъ. Впослѣдствіи исполненіе сего предположенія отложено до 1862 г., а какъ въ Морскомъ вѣдомствѣ предварительныя работы, по составленію смѣты на 1862 г., производились согласно съ требованіями новыхъ формъ, то, воизбѣжаніе излишняго труда, который потребовался бы при передѣлкѣ смѣтъ вновь по прежнимъ формамъ, г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ разрѣшилъ: расположеніе смѣтныхъ статей и перечисленій въ смѣтѣ на 1862 г., оставить въ томъ видѣ, въ какомъ они должны быть по новымъ формамъ. На семъ основаніи смѣта Кораблестроительнаго Департамента на 1862 г., вмѣсто прежнихъ 22, имѣетъ только 10 статей. Итогъ сей смѣты первоначально простирался на 7.982.025 р.

Нынѣ же послѣ сокращеній, сдѣланныхъ въ смѣтѣ г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, при разсмотрѣніи общей смѣты Министерства, а также въ слѣдствіе особаго распоряженія объ уменьшеніи смѣтныхъ требованій на 1862 г., составляетъ . . . . 5.441.816 р. 19 к.

Менѣе противу смѣты 1861 года на 1.716.175 » 85½ »

А какъ нѣкоторые предметы расходовъ на сумму 60.762 р. 58½ к. входившіе до сихъ поръ въ смѣту Кораблестроительнаго Де-

Къ стр. 521.

№№ статей		По смѣтѣ на 1861 годъ ассигновано		ПО СМѢТѢ НА 1862 Г. НАЗНАЧЕНО. ДЛЯ ПОРТОВЪ: С. Петербургскаго.		Для Ижорскаго завода		Кронштадтскаго		Для Кронштадтскаго пароходнаго завода		Ревельскаго.		Свеаборгскаго.		Архангельскаго.		Каспійскаго моря.		Чернаго моря		Сибирскихъ.		Итого	
		Рубли	К.	Рубли.	К	Рубли	К	Рубли.	К	Рубли.	К.	Рубли	К	Рубли	К	Рубли	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К	Рубли.	К.	Рубли	К
1/0	На содержаніе чиновъ и учрежденій по вѣдомству Департамента, въ дополненіе къ суммамъ, назначеннымъ по штатамъ	—	—	16.770	15		—	8.712	85	—		—		880	—			2 000	—	3.921	—		—	32.284	—
2/1	На кораблестроеніе																								
	А) Кораблестроительныя работы	1 501.511	—	130 258	10½		—	763 356	39	—	—			42.137	—	—	—	27.814	78	1 680	72½	·	—	965.247	—
	Б) Заготовленіе паровыхъ механизмовъ	1.306.448	—		—	—		503 709	—			—	—		—	—	—		—	14.600	—	—		518.309	—
		2 807 959	—	130.258	10½	—	—	1 267 065	39	—	—	—		42 137		—		27 814	78	16.280	72½	—	—	1.483 556	
3/2	На заготовленіе матеріаловъ и запасовъ																								
	А) Заготовленіе экипажескихъ матеріаловъ	1 343 430	—	92 055	63¼	53 433	35	448.948	84½	358 143	92	20 251	86	8 841	2	23.707	81	92.675	95¼	177 132	83	243.404	97	1.518.596	19
	Б) Заготовленіе пеньки, канатовъ и такелажа	—		—	—	—		194.254	35			—	—	—		5 550		4.568	—	58 705	65	—	—	263.078	—
	В) Заготовленіе лѣсовъ, выгрузка, выкатка и уборка лѣсовъ на мѣста (сверхъ назначенныхъ отъ Министерства Государственныхъ Имуществъ 675 т. р.)	65 000	—	22.882	44½	—	—	13.325	—	—	—	4.373	62	716		4.837	—	17.950		165.567	93½		—	239 652	—
		1.408.430	—	114.938	7¾	53 433	35	656 528	19½	358 143	92	24.625	48	9.557	2	34.094	81	115 193	95¼	401.406	41½	243 404	97	2 011 326	19
4/5	На заводы и адмиралтейства																								
	А) Содержаніе Ижорскаго завода	213.500	—		-	317.520			—			—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	317 520	
	Б) — Кронштадтскаго пароходнаго завода	500.000	—	—	—		—	—	-	118 770	—		—		—	—	-	—	-	—	—	—	—	118 770	—
	В) Устройство адмиралтействъ	431.212	—	30.700	—	—		16.377	—	—	—	12 348	-	6.250		-		7 700	—	21 757	—	—		95.132	—
		1 144.712		30.700	—	317 520	—	16 377	—	118 770	—	12.348	—	6 250	—	—	—	7 700	—	21 757	—	—	—	531.422	—
5/8	На внутреннее плаваніе	143.128		6 335	—		—	51.821	—		—		—	3 730	—	1.680		10.320	—	—	—	-	—	73 886	—
6/9	На рабочія силы																								
	А) Наемъ мастеровыхъ, чернорабочихъ и лошадей	457 118	—	101.519	30	88.171	20	200.045		157 500		2.340	—	10 454	50	6.500	—	29 200	—	130.000	—		—	725 730	
	Б) Рабочія деньги и винныя порціи	136.750	—	26 000	—	11 500	—	31 000	—		—	1 800	—	600	-	15.250	—	6.450	—	16.000	—	—	—	108.600	—
		593.868	-	127.519	30	99.671	20	231 045		157 500		4.140	—	11.054	50	21 750	-	35.650	—	146.000	—	—	—	834 330	-
7/12	На перевозку тяжестей	52.500		—	—	4.093	41	3 435	41	—	—	—	—	—	—	3 594	66	9.345	—	27.531	52	—	—	48.000	—
8/19	На заграничное плаваніе	116.850		—	—	—	—	104 849	97		—		—	—			—	—	—	13 970	3	—	—	118.820	—
9/16	На мелочные и непредвидимые расходы	54.000	—	26.002			—	18 736		—		863	—	544	—	3.983		3.352	—	22 120	—	—	—	75 600	—
10/15	На расходы Сибирскихъ портовъ	711 925	—			—	-	-	—		—	—			—	—	—	—	—	—	—	232.592	—	232.592	
	Добавочныхъ къ смѣтѣ 1861 года	124 620	4½	—	—	—	—	—	—	-		—	—	—	—	—	—		—	—		-	—	—	—
	Всего	7 157 992	4½	452 522	63¼	474.717	96	2 358 570	81½	634 413	92	41 976	48	74.152	52	65.102	47	211.376	73¼	652 986	69	475 996	97	5 441 810	19
	По смѣтѣ на 1861 годъ назначено	—		996 646	20¾	228 635	55	3.446.419	82	500.000	—	14 836	82¼	53 188	48½	188 147	13	456 617	27¾	561 575	75¼	711 925	—	7 157 992	4½
	На 1862 годъ ассигновано: болѣе	—	—	—	—	246 082	41		—	134.413	92	27 139	65¾	20 964	3½		—	—		91 410	93¾	—	—	520.010	96
	менѣе	-	—	544 123	57½	—	—	1 087 849	½	—		—	—	—	--	123 044	66	245 241	54½	—	—	235.928	3	2.236.186	81½
																				Разность менѣе на				1.716.175	85½

Примѣчаніе. Въ первой графѣ верхнія цифры означаютъ статьи смѣты 1862 года, а нижнія соотвѣтствующія статьи смѣты 1861 года.

партамента, изъ смѣты сего Департамента на 1862 годъ исключены, а другіе, въ числѣ 387.268 р. $78\frac{1}{2}$ к., не бывшіе въ смѣтахъ Департамента, введены, то дѣйствительное сокращеніе смѣты Кораблестроительнаго Департамента на 1862 г., противу смѣты 1861 г., слѣдуетъ считать въ 2.042,682 р. с.

Въ сумму расходовъ, не заключавшихся прежде въ смѣтахъ Кораблестроительнаго Департамента, вошли, между прочимъ, требованія Адмиралтейскихъ Ижорскихъ и Кронштадтскаго пароходныхъ заводовъ: *на заготовленіе топлива для обоихъ заводовъ* и *на содержаніе лицъ, служащихъ на Ижорскихъ заводахъ.*

Это сдѣлано съ цѣлью, со средоточеніемъ всѣхъ расходныхъ статей обоихъ заводовъ въ одномъ мѣстѣ, имѣть возможность знать полную стоимость содержанія этихъ заводовъ.

Сравнительная вѣдомость о суммахъ, ассигнованныхъ по смѣтамъ Департамента на 1861 и 1862 года, помѣщается вслѣдъ за симъ.

ОТДѢЛЪ X.

О ДЕНЕЖНОЙ И МАТЕРІАЛЬНОЙ ОТЧЕТНОСТИ.

Собственно ревизіи отчетностей какъ денежной, такъ и матеріальной, въ Департаментѣ, въ 1861 г., не производилось.

Денежная и матеріальная отчетность за прежнее, по 1861 г. время, ревизуется въ контрольной экспедиціи, учрежденной при Морскомъ Министерствѣ; а денежная отчетность съ 1861 г. во Временной Коммисіи Государственскаго Контроля; матеріальная же отчетность за 1861 г. на ревизію еще не поступила.

О денежной отчетности.

1) До 1-го Января 1862 г. денежная отчетность Кораблестроительнаго Департамента и подвѣдомственныхъ оному Портовыхъ Управленій сдана Департаментомъ, во Временную Контрольную Коммисію, учрежденную при Департаментѣ Морскихъ отчетовъ, за время съ 1-го Января по 1-е Августа 1861 года,

т. е. все то что, доставлено въ Департаментъ изъ портовъ и, соотвѣтствующая тому же періоду времени, отчетность самаго Департамента.

По отчетности, за Январь и Февраль, сдѣлано было Коммисіею до 60 письменныхъ запросовъ; на нѣкоторые изъ нихъ даны были объясненія, а по другимъ препровождались въ Коммисію подлинныя дѣла.

Въ Декабрѣ доставлено было въ Департаментъ отъ Коммисіи *одиннадцать* учетныхъ реэстровъ, по которымъ требовались объясненія, сверхъ тѣхъ свѣдѣній, кои были уже сообщены въ продолженіи года.

Требованіе Коммисіи исполнено.

Сверхъ того, отъ Кораблестроительнаго Департамента потребовано было объясненіе, на отзывъ г. Государственнаго Контролера, о затрудненіяхъ, встрѣчаемыхъ Временною Контрольною Коммисіею по производству ревизіи отчетности Морскаго Министерства, по вновь принятой системѣ.

На замѣчаніе, что замедленія въ производствѣ ревизіи происходятъ отъ того, что центральныя управленія Морскаго Министерства, не прилагаютъ къ своей отчетности всѣхъ очистительныхъ документовъ, Департаментъ объяснилъ, что въ видахъ предоставленія Контролерамъ возможности имѣть предъ собою всѣ документы, необходимые для ревизіи, и для избѣжанія переписки объ этомъ, онъ, при самомъ началѣ, предлагалъ посылать на ревизію подлинныя дѣла, для чего и распредѣлилъ веденіе ихъ въ такомъ порядкѣ, чтобы отсылка первоначальнаго производства, по всякаго рода операціямъ, не препятствовала дальнѣйшему производству дѣла съ момента заключенія контракта, какъ объ этомъ упомянуто въ отчетѣ Департамента за 1860 г. ст. 242.

Впрочемъ, Коммисія требовала отъ Департамента и такихъ документовъ, которые находились въ дѣлахъ уже разсмотрѣнныхъ Коммисіею.

За тѣмъ Коммисія переписывалась съ Департаментомъ о расходахъ самыхъ незначительныхъ, или требовала такихъ удостовѣреній въ правильности расходовъ, какихъ вовсе не положено имѣть.

На примѣръ: о рогожахъ, купленныхъ на 11 руб. сер., для упаковки матеріаловъ, отсылаемыхъ въ Астраханскій портъ;

о доставленіи сверхъ квитанцій, выдаваемыхъ поставщикамъ на матеріалы, принятые въ экипажескіе магазины, особыхъ актовъ о доброкачественности сихъ матеріаловъ, тогда какъ, на основаніи инструкціи о пріемѣ въ Адмиралтейства припасовъ, матеріаловъ и вещей, квитанціи выдаются въ пріемѣ годныхъ вещей, а именно соотвѣтствующихъ образцамъ и прочимъ контрактнымъ условіямъ, а за тѣмъ отвѣтственность за доброкачественность всего принятаго къ Адмиралтейству, лежитъ на особыхъ пріемныхъ коммисіяхъ.

2) *О порядкѣ составленія расчетовъ денегъ, для удовлетворенія казенныхъ и наемныхъ мастеровыхъ и рабочихъ за адмиралтейскія работы.*

Чтобы установить болѣе правильную и современную отчетность въ расходахъ зарабочихъ денегъ и заработной платы, Кораблестроительный Департаментъ, на основаніи Высочайше утвержденныхъ 30-го Мая 1860 года правилъ денежнаго счетоводства по Морскому вѣдомству и приказа Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, отъ 16 Ноября 1860 г. № 130, составилъ *инструкцію* и *формы*, по которымъ должны быть составляемы расчеты и требовательныя вѣдомости, объ отпускѣ означенныхъ денегъ и платы.

Инструкція и формы одобрены г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, и объявлены, къ руководству, по Морскому вѣдомству, при циркулярѣ Департамента отъ 26 Января 1861 года за № 1.

На основаніи инструкціи, адмиралтейства и заводы обязаны вести дневныя записки о числѣ мастеровыхъ и рабочихъ, бывшихъ на работѣ, и доставлять эти записки непосредственно въ портовыя конторы и канцеляріи заводовъ. Сличеніе съ этими записками: *свѣдѣній*, о числѣ нижнихъ чиновъ рабочихъ экипажей, высылаемыхъ ежедневно на работы, покажетъ то ли число этихъ нижнихъ чиновъ находилось на работѣ, которое было выслано; а *требовательныхъ вѣдомостей*—на то ли число мастеровыхъ и рабочихъ требуются деньги, которое дѣйствительно находилось на работѣ въ продолженіи мѣсяца или другаго извѣстнаго періода времени.

Такой порядокъ введенъ былъ въ С.-Петербургскомъ и Кронштадтскомъ адмиралтействахъ, до преобразованія денеж-

наго счетоводства по Морскому вѣдомству, а именно въ 1859 году, и оказался достигающимъ своей цѣли.

3) *О новой формѣ шнуровыхъ книгъ по лѣсной части.*

Съ утвержденіемъ новыхъ правилъ классификаціи лѣсовъ, прежнія формы шнуровыхъ книгъ по лѣсной части оказались не соотвѣтствующими условіямъ отчетности въ лѣсахъ, разсортированныхъ по категоріямъ.

Имѣя въ виду, что всѣ остатки матеріальнаго имущества, въ томъ числѣ и лѣса, должны быть перенесены къ 1-му Января 1862 г. въ новыя шнуровыя книги, и если при этомъ разсортированные лѣса будутъ перенесены въ шнуровыя книги прежней формы, то весь трудъ разсортированія ихъ будетъ потерянъ; еслиже всѣ лѣса какъ разсортированные, такъ и неразсортированные, будутъ перенесены въ книги новой формы, то нѣкоторыя штуки изъ неразсортированнаго лѣса могутъ ошибочно перейти въ несоотвѣтствующія имъ категоріи, — Департаментъ полагалъ:

1) Изготовить по лѣсной части шнуровыя книги по новой формѣ, которая соотвѣтствовала бы условіямъ классификаціи лѣсовъ.

2) Въ эти книги перенести имѣющіе быть въ остаткѣ къ 1-му Января 1862 г. лѣса уже разсортированные по категоріямъ; и

3) За тѣмъ неразсортированные лѣса перенести въ книги прежней формы, изъ которыхъ, по мѣрѣ разсортированія лѣсовъ, перечислять разсортированныя штуки въ шнуровыя книги новой формы.

Предположеніе Департамента утверждено г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, по соглашенію съ г. Государственнымъ Контролеромъ, на усмотрѣніе котораго препровождались и образцы книгъ новой формы.

О таковомъ распоряженіи объявлено по Морскому вѣдомству въ циркулярѣ Департамента 2-го Декабря № 26, а самыя книги разосланы въ тѣ порты, въ которыхъ имѣются лѣса, подлежащіе разсортированію, по категоріямъ.

4) *Объ освобожденіи командира фрегата «Касторъ» отъ отчетности по фрегату, съ возложеніемъ оной на особаго содержателя.*

Въ 1861 г. фрегатъ «Касторъ» имѣлъ отдѣльное плаваніе

съ кадетами Морскаго Корпуса, подъ командою Капитана 1-го ранга Римскаго-Корсакова, который ходатайствовалъ объ освобожденіи его отъ завѣдыванія хозяйственною частью фрегата, во вниманіе къ разнообразію и новизнѣ предстоящихъ ему занятій и ограниченному числу офицеровъ, долженствовавшихъ находиться на фрегатѣ.

Вслѣдствіе представленія объ этомъ главнаго командира Кронштадтскаго порта, Департаментъ, съ своей стороны, полагалъ разрѣшить назначить на фрегатъ «Касторъ» *особаго содержателя*, въ вѣдѣніе котораго отпустить всѣ необходимые для плаванія сего судна припасы, матеріалы и вещи по кораблестроительной части, съ возложеніемъ непосредственно на него обязанности представить по окончаніи кампаніи, надлежащій во всемъ отчетъ, установленнымъ порядкомъ.

Предположеніе Департамента утверждено г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ и приведено въ исполненіе.

5) *О позаимствованіяхъ, дѣлаемыхъ портовыми управленіями изъ одной смѣтной статьи на счетъ другой.*

По этому предмету канцелярія Морскаго Министерства предлагала Кораблестроительному Департаменту не найдетъ ли онъ возможнымъ принять порядокъ, по которому о всякомъ позаимствованіи, портовыя учрежденія должны доносить Департаменту, не дѣлая сами никакихъ распоряженій о возвратѣ сдѣланныхъ ими позаимствованій; Департаментъ же, сдѣлавъ перечисленія по своимъ счетамъ, долженъ сообщать объ этомъ кому слѣдуетъ, въ концѣ трети.

Кораблестроительный Департаментъ, имѣя въ виду: 1, что на основаніи 22 статьи временныхъ правилъ денежнаго счетоводства въ портовыхъ управленіяхъ, въ Департаментъ доставляются изъ портовъ, ежемѣсячно, копіи съ шнуровыхъ книгъ, изъ которыхъ видны всѣ перечисленія; 2, что позаимствованія составляютъ случайную необходимость, къ которой управленія прибѣгаютъ весьма рѣдко; 3, что сдѣлавъ позаимствованіе, портовыя управленія заботятся о пополненіи онаго при первой возможности; и 4, что если портовымъ управленіямъ предоставлено будетъ право дѣлать таковые займы, съ тѣмъ, что о пополненіи оныхъ будетъ заботиться Департаментъ, то это право ввело бы Департаментъ въ излишнюю, сложную и обременительную переписку, а портовыя управленія поставило бы

въ неизвѣстность пополнены ли сдѣланныя ими позаимствованія или нѣтъ.

По симъ уваженіямъ, Департаментъ полагалъ: позаимствованія, дѣлаемыя портовыми управленіями, и своевременный возвратъ таковыхъ позаимствованій оставить на отвѣтственности самихъ управленій.

Предположеніе Департамента одобрено г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

6) *О расходахъ по удовлетворенію частныхъ надобностей.*

Расходы по производству въ адмиралтействахъ работъ для частныхъ мѣстъ и лицъ, а также по оказанію имъ пособій вещами и матеріалами, относятся на суммы, ассигнуемыя по смѣтамъ для удовлетворенія казенныхъ надобностей адмиралтействъ, а не частныхъ потребностей.

Между тѣмъ вносимыя за это деньги не обращаются на пополненіе смѣтныхъ статей, изъ коихъ сдѣлано позаимствованіе, а поступаютъ въ составъ экономическихъ капиталовъ, имѣющихъ особое назначеніе.

Такимъ образомъ всегда могъ оказаться дефицитъ въ смѣтахъ тѣхъ Адмиралтействъ, въ которыхъ подобные расходы бываютъ значительны, какъ напримѣръ въ Николаевскомъ, вслѣдствіе помощи, оказываемой этимъ адмиралтействомъ большому числу судовъ Русскаго общества пароходства и торговли.

Для устраненія сего представляется необходимымъ: или требовать особыя суммы, на предметъ производства пособій частнымъ мѣстамъ и лицамъ, работою или вещами; или постановить правиломъ, что суммы, поступающія въ возвратъ таковыхъ издержекъ, не поступаютъ въ экономическіе капиталы, Морскаго вѣдомства, но обращаются на пополненіе тѣхъ смѣтныхъ статей, изъ коихъ сдѣлано позаимствованіе.

На докладѣ Департамента, при введеніи въ исполненіе послѣдней изъ этихъ двухъ мѣръ, послѣдовала резолюція г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, что объ измѣненіи соотвѣтствующихъ сему предположенію §§ положеній объ экономическихъ капиталахъ Балтійскаго и Черноморскаго Управленій предложено Канцеляріи Морскаго Министерства составить общее по Министерству соображеніе.

7) *О расходахъ, произведенныхъ на судахъ, возвратившихся изъ заграничнаго плаванія, на счетъ выданныхъ имъ кредитивовъ.*

Временная Контрольная Экспедиція увѣдомила, что переданныя Департаментомъ въ Экспедицію въ 1860 году шнуровыя книги о расходахъ, произведенныхъ, по кораблестроительной части, на возвратившихся изъ заграничнаго плаванія: фрегатѣ «Палканъ», кораблѣ «Гангудъ» и корветахъ: «Новикъ», «Рында», «Волъ» и «Медвѣдь», обревизованы и ревизіею утверждены.

Объ этихъ расходахъ имѣются свѣдѣнія въ отчетѣ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г., на стран. 232—235.

Въ 1861 г. пришли въ Кронштадтъ:

Изъ Восточнаго Океана:

Корветы: «Воевода» и «Бояринъ» и клиперъ «Джигитъ».

Изъ Средиземнаго моря:

Фрегатъ «Илья Муромецъ» и корветъ «Соколъ».

Изъ Архангельска:

Фрегатъ «Пересвѣтъ», безъ механизма, подъ парусами.

Отчетность о расходахъ, произведенныхъ во время заграничнаго плаванія фрегатомъ «Илья Муромецъ», корветомъ «Бояринъ» и клиперомъ «Джигитъ», по увѣдомленію Контрольной Экспедиціи, разсмотрѣна и утверждена; книги же фрегата «Пересвѣтъ» и корветовъ «Воевода» и «Соколъ» на ревизію еще не поступили.

8) *Относительно перевода денегъ заграницу.*

Для покрытія расходовъ, по построенію и покупкѣ судовъ, а также механизмовъ и другихъ предметовъ, по кораблестроительной части, заграницею, въ прежнее время, преимущественно выдаваемы были кредитивы, которые получались, чрезъ Особенную Канцелярію по кредитной части Министерства Финансовъ, отъ бывшаго банкира Барона Штиглица.

Въ 1859 году, замѣтивъ, что способъ перевода суммъ за границу, посредствомъ кредитивовъ, весьма невыгоденъ для казны, потому, что при этомъ необходимо платить, кромѣ процентовъ на сумму, выданную по кредитиву, впредь до уплаты, еще проценты за коммисіи, Кораблестроительный Департаментъ обратился къ банкирскому дому Барона Штиглица съ просьбою указать, нѣтъ ли другаго, болѣе выгоднаго, способа перевода денегъ, чѣмъ кредитивы, и получилъ отзывъ (6-го

Октября того же года), что только пересылка золота можетъ быть признана выгоднымъ способомъ. Но сообразивъ, что кредитивъ есть бумага, по которой банкиръ обязанъ всегда, имѣть готовыя деньги, для уплаты на полную сумму кредитива и во всѣхъ мѣстахъ, гдѣ кредитивъ условлено размѣнивать, а вексель опредѣляетъ точно: время, мѣсто и сумму уплаты денегъ, и потому по кредитиву самимъ банкирамъ предстоятъ бо̀льшіе расходы, чѣмъ по векселямъ, — Департаментъ предоставилъ первоначально лицамъ, производящимъ за границею операціи или расходы по кораблестроительной части, выдавать векселя, съ уплатою по предъявленіи, трассируя ихъ на Департаментъ, а потомъ началъ переводить деньги обыкновенными векселями отсюда, чрезъ здѣшнихъ банкировъ, на Парижъ, Лондонъ и другіе города Европы. Послѣдній способъ оказался несравненно выгоднѣе не только перевода денегъ посредствомъ кредитивовъ, но и перевода денегъ векселями на Департаментъ, потому, что на иностранныхъ биржахъ курсъ нашихъ денегъ на Петербургъ постоянно ниже, чѣмъ въ Петербургѣ на Парижъ или Лондонъ.

Такимъ образомъ оказалось, что отъ перевода денегъ, за границу кредитивами, а не векселями, казна теряла прежде до 2¼ процентовъ, что на переводимыя по смѣтѣ Кораблестроительнаго Департамента до 1.720.000 руб. сер., составляло ежегодно убытка до 38.900 р. сер.

Вслѣдствіе сего, относительно перевода денегъ за границу, Департаментъ принялъ за правило:

1) Кредитивы выдавать только въ тѣхъ случаяхъ, когда заранѣе нельзя опредѣлить ни времени, когда именно потребуются деньги, ни мѣста, гдѣ окажется въ нихъ надобность, ни количества, въ какомъ онѣ потребуются.

2) На платежи по всѣмъ вообще заграничнымъ операціямъ, по коимъ издержки и сроки платежей заранѣе извѣстны выдавать *векселя, на три мѣсяца*, съ тѣмъ, чтобы истеченіе этихъ мѣсяцевъ совпадало со временемъ, въ которое должны быть произведены самые платежи; и

3) Только въ экстренныхъ случаяхъ, когда не представляется возможнымъ уплатить предстоящій или произведенный уже расходъ за-границею, по 3-хъ мѣсячному векселю, выдавать вексель, по предъявленію.

Векселя и кредитивы, Департаментъ пріобрѣталъ, чрезъ тѣхъ изъ здѣшнихъ банкировъ, условія которыхъ оказывались выгоднѣйшими.

Въ Мартѣ мѣсяцѣ 1861 г. Канцелярія Морскаго Министерства увѣдомила, что Министерство Финансовъ, согласно съ уставомъ Государственнаго Банка, на Правленіе котораго возложенъ переводъ за-границу суммъ, проситъ сдѣлать распоряженіе, чтобы учрежденія Морскаго вѣдомства, въ случаѣ надобности въ переводныхъ векселяхъ или кредитивахъ, для заграничныхъ казенныхъ платежей, обращались съ требованіемъ оныхъ въ Государственный Банкъ.

Условія, на коихъ Департаментъ имѣлъ возможность переводить деньги за-границу, и на коихъ такіе переводы производятся Банкомъ, суть слѣдующія:

Гофъ-Маклера Фелейзена.	Банка.
Векселя:	
За векселя на 3 мѣсяца.	
1) Получать отъ Департамента только сумму, равную биржевой стоимости векселя, по наилучшему курсу первостепенной бумаги того дня, въ который вексель выдается, не требуя никакихъ другихъ денегъ, какъ то: за коммисію, гербовую бумагу и почтовыя издержки.	1) Стоимость векселя по средне-существующему на биржѣ дневному курсу и сверхъ того: за коммисіи Банку ¼ %, заграничную ½ %, за гербовую бумагу и почтовые расходы.
За векселя, по предъявленію.	
2) Тѣ же условія, что и за векселя на 3 мѣсяца, но считая проценты за 3 мѣсяца, по счету 4½ % въ годъ или, что одно и тоже, вычитая изъ низшаго оффиціальнаго курса 1⅛ %.	2) Тѣ же условія, что и за векселя на 3 мѣсяца, но вычитая отъ 3-хъ мѣсячнаго курса отъ 1 до 1½ %, смотря по заграничному дисконту.
Кредитивы.	
3) Интересъ считать не болѣе 4½ % въ годъ; за коммисіи: здѣшнюю ½ %, загранич-	3) Сумма, выданная по кредитиву, съ присовокупленіемъ ½ % за заграничную коммисію,

вую $\frac{1}{2}$%, а если платежи производятся третьимъ банкиромъ, посредствомъ рамбурса (rembourser) еще $\frac{1}{2}$%; за заграничную же коммисію по тѣмъ платежамъ, которые производятся въ отдаленныхъ, не европейскихъ портахъ, не свыше $1\frac{1}{2}$%. За тѣмъ всѣ расходы на гербовую бумагу и почтовыя издержки принимаю на себя.

а равно интереса со дня платежа по срокъ перевода Банка, вычисляется по послѣднему биржевому курсу. Сверхъ того Банкъ взимаетъ за свою коммисію $\frac{1}{4}$% и почтовые расходы, а при рамбурсѣ, причисляются банкирскіе расходы третьяго банкира, за гербовую бумагу, почтовыя издержки и т. п.

Усматривая, что условія Гофъ-Маклера С.-Петербургскаго порта, какъ въ отношеніи векселей, такъ и кредитивовъ, выгоднѣе условій Банка; но какъ, при кредитивахъ, нельзя избѣгнуть платежа ‰ за коммисіи и интереса, Кораблестроительный Департаментъ ходатайствовалъ: о разрѣшеніи продолжать пріобрѣть векселя отъ тѣхъ изъ здѣшнихъ частныхъ банкировъ, чьи условія окажутся выгоднѣйшими; кредитивы же требовать изъ Государственнаго Банка.

На это Канцелярія Морскаго Министерства сообщила Департаменту, что Государственный Банкъ, будучи учрежденіемъ Государственнымъ, къ поддержанію котораго должны стремиться всѣ Правительственныя мѣста, представляетъ несравненно болѣе ручательствъ нежели частные банкиры и въ особенности маклера, въ сохранности ввѣренныхъ ему суммъ. Къ тому же, по ближайшемъ разсмотрѣніи, самыя условія Банка оказываются вообще выгоднѣе предложенныхъ Кораблестроительному Департаменту, а потому не можетъ быть допущено, чтобы переводъ денегъ за границу векселями или кредитивами, производился иначе какъ чрезъ посредство Государственнаго Банка.

Въ слѣдствіе сего, съ 15-го Сентября мѣсяца 1861 г., Департаментъ прекратилъ требованіе векселей отъ частныхъ банкировъ, а получалъ таковые изъ Государственнаго Банка.

Помѣщаемая вслѣдъ за симъ таблица показываетъ: *куда*, *чрезъ кого* и *на какую* въ общей сложности *сумму*, перевелъ Кораблестроительный Департаментъ за-границу, въ 1861 г., а также чего этотъ переводъ стоилъ.

	Чрезъ банкировъ съ 1 Января по 15 Сентября 1861 года.				Чрезъ Государственный Банкъ съ 15 Сентября 1861 по 1 Января 1862 года.			
	Векселями.		Кредитивами.		Векселями.		Кредитивами.	
	Стоимость по соотвѣтственному курсу.	Банкирскіе расходы.	Стоимость по соотвѣтственному курсу.	Банкирскіе расходы.	Стоимость по соотвѣтственному курсу.	Банкирскіе расходы.	Стоимость по соотвѣтственому курсу.	Банкирскіе расходы.
	Руб. коп.		Руб. коп.	Руб. коп.	Руб. коп.	Руб. коп.		
На Лондонъ	807,290 70	»	50,127 79	1,286 7	316,437 32	2,879 88	»	»
— Парижъ	293,938 95	»	6,808 12	»	528 24	5 86	»	»
— Гамбургъ	200,854 24½	»	»	»	3,573 3	36 17	»	»
— Стокгольмъ	23,400 —	»	»	»	»	»	»	»
— Берлинъ	»	»	»	»	654 12	6 98	»	»
— Нью-Іоркъ	9,893 57	»	»	»	»	»	»	»
	1,335,377 46½	»	56,935 91	1,492 65	321,192 71	2,928 89	»	»

Отсюда видно:

1) Что за переводъ 1.335.377 руб. 46½ коп. за-границу векселями, *чрезъ частныхъ банкировъ*, Департаментъ не несъ никакихъ издержекъ; напротивъ того, за переводъ 321.192 р. 71 к., также векселями, но *чрезъ Государственный Банкъ*, онъ заплатилъ 2.928 руб. 89 коп., — эта цифра составила бы сумму въ 17.000 руб. сер., если бы Департаментъ обязанъ былъ на всѣ деньги, переведенныя имъ за границу въ 1861 г., въ количествѣ 1.713.506 руб. 8½ коп., брать векселя изъ Государственнаго Банка; при необходимости же взять на часть этой суммы кредитивы, расходы Департамента, по переводу въ 1861 г. денегъ за-границу, возросли бы до 20.000 р. с.

2) Что это обстоятельство заставляетъ Департаментъ, при исчисленіи суммъ, потребныхъ для производства платежей по заграничнымъ операціямъ, приключать къ онымъ и издержки по переводу этихъ суммъ за-границу, и слѣдовательно увеличивать свои смѣтныя требованія, и

3) Что при переводѣ денегъ за-границу, чрезъ частныхъ банкировъ, расходы на гербовую бумагу и почтовые, относились къ обязанностямъ этихъ банкировъ, и слѣдовательно составляли чистый доходъ Главнаго Казначейства, тогда какъ при переводѣ денегъ чрезъ Государственный Банкъ, эти издержки Департаментъ уплачиваетъ изъ суммъ, ассигнуемыхъ ему по смѣтамъ и слѣдовательно платежъ за гербовую бумагу и внутренніе почтовые расходы по векселямъ, составляютъ только переводъ денегъ изъ одного Казначейства въ другое, а почтовыя заграничныя издержки — излишній расходъ для Главнаго Казначейства.

О матеріальной отчетности.

9) *Объ отчетности Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ.*

При разсмотрѣніи отчетности Ижорскихъ заводовъ за 1860 г., замѣчены были нѣкоторыя несообразности въ бухгалтерскихъ счетахъ и отсутствіе надлежащихъ основаній, при опредѣленіи стоимости выдѣланныхъ вещей.

Такъ напримѣръ:

а) Стоимость вещей, изготовленныхъ и отправленныхъ съ завода въ С.-Петербургскіе и Кронштадтскіе экипажескіе магазины

для Морской Артиллеріи, показана была, включая стоимость металловъ, прочихъ матеріаловъ и работы, а также принимая въ соображеніе угаръ въ . . . . 29.114 р. 36¼ к.

Когда же потребована была отчетная вѣдомость по этому предмету, то въ ней показано было, что на изготовленіе означенныхъ вещей употреблено:

Желѣза, чугуна и мѣди на сумму на . . . . 8.332 р. 11½ к.

Прочихъ матеріаловъ на 1.581 р. 49 »

Мастеровыхъ, въ сложности одного дня, наемныхъ 3.251 чел., на . . . . 2.131 р. 36 »

казенныхъ 5.023 чел., на . . 1.054 р. 83 »

Итого . . . . 13.099 » 79½ »

Слѣдовательно, противу перваго показанія менѣе на . . . . 16.014 » 56¾ »

Разность эта, по объясненію Начальника заводовъ, произошла отъ того, что въ отчетную вѣдомость не вошли:

Расходы на содержаніе мастеровъ, механизмовъ, станковъ, плавильныхъ, и отражательныхъ печей, инструментовъ и госпиталя, а также отопленія и освѣщенія мастерскихъ, на . . . . 6.517 р. 44 к.

Сверхъ того:

Разность въ стоимости зеленой мѣди въ ломѣ, противу штыковой на . . . . 1.275 » 56½ »

Разность въ стоимости казенныхъ мастеровыхъ противу наемныхъ на . . . . . . 3.019 » 30 »

Стоимость мѣдныхъ стружекъ и желѣзныхъ обсѣчекъ и обрѣзковъ . . . . 2.555 » 50 »

Проценты на издѣлія . . . . 2.646 » 76¼ »

Итого . . . . . . 16.014 р. 56¾ к.

б) По отчетной вѣдомости за Декабрь 1859 года, выписаны были въ расходъ разные матеріалы, на выдѣлку при заводахъ *молотковъ*.

На вопросъ Департамента: какимъ путемъ получено количество матеріаловъ, употребленныхъ на выдѣлку молотковъ, доставлена была вѣдомость, въ которой, между прочимъ, показанъ былъ не только вѣсъ но и стоимость каждаго молотка.

Въ вѣдомости значилось, что на изготовленіе молотковъ употреблено.

Матеріаловъ:	Угля каменнаго	41	пуд.	10 ф.
	Желѣза 4 граннаго въ 1 д.	1	»	½ »
	1¼	5	»	6¼ »
	1½	3	»	32½ »
	Краски черной	—	»	1⅞ »
	Стали мореной	2	»	19 »
	Возвращено обсѣчекъ	1	»	12 »

Мастеровыхъ, въ сложности одного дня . . 133 челов.

А какъ въ 1859 году, ведены были на Ижорскомъ заводѣ, въ видѣ опыта, *рабочіе листы*, на основаніяхъ принятыхъ для новой системы матеріальной отчетности, то по истребованіи этихъ листовъ и по сличеніи съ ними отчетной вѣдомости, оказалось что на молотки употреблено:

Угля каменнаго	54	п.	30	ф.
Желѣза 4-хъ граннаго	2	»	7	»
Полоснаго	1	»	—	»
Круглаго въ 1½ дюйм	2	»	18	»
1¾ »	4	»	6	»
1⅜ »	—	»	20	»
Желѣза круглаго въ 1¼ д.	1	»	38	»
Обсѣчекъ	—	»	24	»
Стали мореной	—	»	32	»
Возвращено обсѣчекъ	5	»	16	»

Мастеровыхъ, какъ въ одинъ день 85 челов.

Вслѣдствіе таковой разности въ показаніяхъ заводовъ, объ одной и той же работѣ, сдѣлана была справка съ книгою инструментальной мастерской Ижорскихъ заводовъ за 1859 годъ, и оказалось что, показанная въ этой книгѣ стоимость тѣхъ же молотковъ, не согласна ни съ однимъ изъ вышеприведенныхъ исчисленій.

Такимъ образомъ цѣнность однихъ и тѣхъ же молотковъ, по счетамъ Ижорскихъ заводовъ, за одно и тоже время, представлялась въ трехъ различныхъ видахъ, а именно:

Молотокъ:	Счетъ.	По отчетной вѣдомости показано.			По книгѣ инструментальной мастерской.			По рабочему листу инструментальной мастерской.		
		Вѣсъ.	Цѣна.	На сумму.	Вѣсъ.	Цѣна.	На сумму.	Вѣсъ.	Цѣна.	На сумму.
		п. ф.	к.		п. ф.	к.	р. к.			р. к.
Котельныхъ.	50	1 29	50	25 р.	1 29	23	11 50			
Фонарныхъ.	40	1 10	48	19 » 20	1 10	29	11 60			
Обойныхъ. .	40	30	44	17 » 60	— 30	36	14 40	п. ф. 6 24	»	46 77¾
Полированныхъ . . .	22	1 13	58	12 » 76	1 13	36	7 92			
Съ рожками.	20	1 3½	52	10 » 40	1 3½	50	10 —			
Столярныхъ.	30	1 12	40	12 » —	1 12	57	17 10			
Итого . . .	202	7 17½	—	96 96	7 17½	—	72 52	6 24	»	46 77¾

в) По представленіямъ Кораблестроительнаго Департамента, отъ 6 и 9 Октября 1857 г., Управлявшій Морскимъ Министерствомъ Адмиралъ Метлинъ разрѣшилъ: котлы, снятые съ пароходовъ: «*Мирный*» и «*Скорый*», обратить въ ломъ мѣди и донести сколько таковой окажется.

Начальникъ Ижорскихъ заводовъ, 24-го Февраля 1858 г., донесъ, что по разборкѣ оказалось разныхъ металловъ отъ котловъ:

Парохода Скорый:

Мѣди. . . . . 650 п. 30 ф.
Желѣза и чугуна. . . . . 18 » 8 »
668 п. 38 ф.

Парохода Мирный:

Мѣди. . . . . 743 » 24 »
Желѣза и чугуна. . . . . 34 » 8 »
777 » 32 »

Въ слѣдъ за тѣмъ приказано было справиться: какое количество мѣди было первоначально употреблено на котлы и трубы этихъ пароходовъ.

По донесенію Начальника заводовъ (отъ 21 Мая 1858 г. № 1499) первоначальный вѣсъ въ паровыхъ котлахъ заключался:

Въ котлѣ парохода *Скорый*		818 п. 14½ ф.
» » » *Мирный*		919 » 33 »
По разрубкѣ, при свидѣтельствѣ коммисіи, оказалось:		
Отъ котла парохода *Скорый*:		
Мѣди красной и зеленой *).	650 п. 30 ф.	
Произошло угару и траты.	7 » 5 »	
		657 » 35 »
Отъ котла парохода *Мирный*:		
Мѣди.................	743 » 24 »	
Желѣза..............	3 » 8 » **)	
Произошло траты и угару.	13 » 38 »	
		760 » 30 »
Наконецъ въ рапортѣ Начальника заводовъ отъ 21 Іюля 1861 г. (№ 1163) показано поступившихъ отдѣльно мѣдныхъ трубъ съ пароходовъ:		
Скорый, въ 1857 году...		49 » 9½ »
Мирный, въ 1848 году...		62 » 11 »
Присоединивъ это количество мѣди къ металламъ, оказавшимся при разборкѣ котловъ получимъ:		
Отъ котла парохода *Скорый*, при разборкѣ этого котла: мѣди, чугуна и желѣза..........	668 » 38 »	
Угару и траты.........	7 » 5 »	
Въ доставленныхъ трубахъ мѣди....................	42 » 9½ »	
		718 » 12½ »

Слѣдовательно противу пер-

---

*) Желѣза и чугуна показано не было.
**) Менѣе противу перваго донесенія на 31 пудъ.

воначальнаго вѣса котла 818 п. 14½ ф. менѣе		100 р. 2 к.
Отъ котла парохода *Мирный* оказалось, при разборкѣ этого котла: мѣди, чугуна и желѣза	777 п. 32 ф.	
Угару и траты	13 » 38 »	
Въ доставленныхъ трубахъ мѣди	62 » 11 »	
	854 п. 1 ф.	
Слѣдовательно противу первоначальнаго вѣса 919 п. 33 ф., менѣе на		65 » 32 »
Итого менѣе на		165 п. 34 ф.
Что на деньги составляетъ		1.388 р. 99¼ к.

Между тѣмъ Начальникъ заводовъ (отъ 13 Декабря 1860 г. № 2205) отозвался, что «въ мастерствахъ заводовъ ведутся рабочіе журналы, съ подробнымъ обозначеніемъ выдачи металловъ каждому мастеровому на руки, выдѣлки изъ оныхъ вещей, числа рабочихъ дней и происшедшаго остатка, а также оказавшагося *угара* и *траты, на основаніи положенія, составленнаго заводами по испытаніямъ въ 1825 г.* *). Изъ этихъ журналовъ мастера составляютъ счеты, по которымъ заводская бухгалтерія оцѣниваетъ издѣлія подбирая вещи, имѣющія одинаковый угаръ и трату подъ общій итогъ, для избѣжанія подробнаго исчисленія каждой вещи порознь. Прочіе матеріалы, употребляемые на изготовленіе вещей, какъ то: *дрова и уголь по положенію,* входятъ прямо въ оцѣнку вещей, а мелочные матеріалы: сало, мыло, свѣчи и проч., записываются въ расходъ, по заводскимъ вѣдомостямъ единожды въ мѣсяцъ въ общей массѣ на всѣ работы, и заключаются въ *процентахъ* на содержаніе мастерской».

Изъ сего слѣдуетъ, что на Ижорскихъ заводахъ неведется особыхъ счетовъ на отдѣльныя работы, а уже валовой расходъ матеріаловъ и рабочей силы раскладывается на разныя издѣлія.

*) Положеніе это передано, для пересмотра, въ Кораблестроительный Техническій Комитетъ въ Маѣ 1858 года (№ 3866).

По этому, нельзя положительно утверждать, что въ котлахъ было указанное количество мѣди, ибо оно опредѣлено не по счету употребительныхъ матеріаловъ, а по приблизительной раскладкѣ мастера. Кромѣ того на вѣсы при взвѣшиваніи котловъ, клалась не одна мѣдь, но вмѣстѣ съ нею желѣзо и чугунъ.

Посему не было основаній обвинять кого либо въ томъ, что при разборкѣ котловъ съ упомянутыхъ пароходовъ, въ этихъ котлахъ оказалось мѣди менѣе противу того количества, которое должно было въ нихъ находиться, на основаніи заводской отчетности.

Въ слѣдствіе сего и принимая во вниманіе, что котлы неоднократно были исправляемы, что имѣло вліяніе на измѣненіе вѣса, Департаментъ полагалъ: поставить все вышеизложенное на видъ Начальнику заводовъ, а недостающее по счетамъ количество металловъ въ котлахъ, въ количествѣ 165 п. 34 ф., на сумму 1.388 р. 99¼ к., со счетовъ сложить.

Г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ приказалъ: Начальнику заводовъ сдѣлать замѣчаніе, за оказавшійся въ счетоводствѣ безпорядокъ. Неявку же по счетамъ металла, принять на счетъ казны.

До 1839 года, когда введены были въ дѣйствіе правила и формы, для отчетности по всѣмъ частямъ вѣдомства Кораблестроительнаго Департамента, отчетность на Ижорскихъ заводахъ, велась по италіянской системѣ и находилась въ положеніи болѣе удовлетворительномъ, чѣмъ отчетность многихъ другихъ учрежденій; теперь же она представляетъ массу разнообразныхъ счетовъ, журналовъ и шнуровыхъ книгъ, не удовлетворяющихъ своей цѣли, какъ это подтверждается приведенными примѣрами несостоятельности заводской отчетности.

Посему Кораблестроительный Департаментъ, въ докладѣ отъ 5-го Ноября 1861 г. № 6817, ходатайствовалъ о разрѣшеніи начать матеріальную отчетность Ижорскихъ заводовъ на новыхъ началахъ и г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ приказалъ: принять для сего немедленно должныя мѣры.

Въ исполненіе таковаго приказанія пріисканъ для заводовъ новый бухгалтеръ, который, для испытанія его въ знаніи бухгалтеріи, командированъ на Кронштадтскій пароходный заводъ, какъ объ этомъ объяснено ниже, въ XII отдѣлѣ настоящаго

отчета, во 2-й статьѣ, изъ которой видно и положеніе дѣла о преобразованіи вообще матеріальной отчтности по вѣдомству Кораблестроительнаго Департамента.

10) *Объ отчетности Кронштадтскаго пароходнаго завода.*

Въ отчетѣ Департамента за 1860 г., на стр. 235, сказано, что Кронштадтскій пароходный заводъ не доставлялъ ни отчета за 1859 г., ни надлежащихъ свѣдѣній о текущей отчетности по заводу.

Только въ Декабрѣ мѣсяцѣ 1861 года доставлены шнуровыя книги, веденныя на заводѣ въ 1859 и 1860 гг., которыя и поступили на ревизію во Временную Контрольную Экспедицію.

Мѣсячная отчетность завода, повѣренная въ чертежной Инспектора кораблестроительныхъ работъ Кронштадтскаго порта, доставлена въ Департаментъ по 1-е Сентября 1860 г., а съ завода сданы въ чертежную рабочіе листы для технической повѣрки, и составленія изъ нихъ мѣсячныхъ вѣдомостей по Май 1861 года.

Причиною неудовлетворительнаго хода отчетности, были отступленія заводскаго начальства, отъ утвержденныхъ на этотъ предметъ правилъ, въ томъ отношеніи, что они отвлекли содержателей магазина и мастерскихъ, а также бухгалтера отъ ихъ прямыхъ по этой части обязанностей, возлагая, напримѣръ на содержателя заводскаго магазина веденіе требовательной книги, тогда какъ это относится къ обязанностямъ содержателей мастерскихъ; на бухгалтера раздачу жалованья мастеровымъ, а на содержателей мастерскихъ—распредѣленіе мастеровыхъ, по станкамъ и горнамъ, что, на основаніи упомянутыхъ правилъ составляло обязанность мастеровъ.

За тѣмъ учрежденіе при пароходномъ заводѣ въ 1860 году особыхъ магазиновъ, въ которые матеріалы должны поступать не чрезъ портовые магазины, а непосредственно отъ подрядчиковъ, сдѣлали вышеупомянутыя правила не вполнѣ примѣнимыми къ заводу и тѣмъ замедлили самую отчетность, такъ какъ явилась необходимость вести особое *счетоводство запасовъ*, независимо *отъ счетоводства работъ*, бывшаго единственнымъ предметомъ проэкта правилъ.

Независимо отъ сего, портовая чертежная, по новости дѣла, въ самомъ началѣ поступила къ повѣркѣ рабочихъ листовъ,

безъ надлежащей сноровки, а дѣлопроизводитель чертежной, обязанный составлять мѣсячные отчеты изъ повѣренныхъ инженерами рабочихъ листовъ, долгое время занимался по бывшей Канцеляріи старшаго корабельнаго инженера, возлагая весь трудъ и техническій и бухгалтерскій, на Инженеровъ, не имѣвшихъ даже писарей.

Отъ этого происходила медленность въ повѣркѣ рабочихъ листовъ, и какъ при работахъ продолжающихся нѣсколько мѣсяцовъ, итоги рабочаго листа одного мѣсяца переносятся въ другой, то всякая ошибка, открытая несвоевременно въ рабочемъ листѣ перваго мѣсяца, повторялась и въ послѣдующихъ, что еще болѣе усложнило трудъ какъ содержателей мастерскихъ, такъ и повѣрявшихъ ихъ Инженеровъ.

Для устраненія этихъ затрудненій и чтобы привести отчетность завода въ удовлетворительное состояніе, съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, командированъ на заводъ на 3 мѣсяца, пріисканный для Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ частный Бухгалтеръ Шульгинъ, которому дана инструкція, на основаніи коей, онъ долженъ привести въ исправность отчетность пароходнаго завода и представить въ трехъ-мѣсячный срокъ отчеты за первые 2 мѣсяца 1862 года.

Этимъ г. Шульгинъ долженъ доказать свое знаніе въ Бухгалтеріи.

Дабы вѣрнѣе достигнуть желаемыхъ результатовъ, въ отношеніи отчетности Кронштадтскаго пароходнаго завода, средства сего завода по Бухгалтеріи и составъ портовой чертежной, согласно разрѣшенію г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, усилены временнымъ наймомъ нѣсколькихъ лицъ, на счетъ суммъ, ассигнованныхъ по смѣтѣ на дѣйствіе и содержаніе пароходнаго завода; а самое наблюденіе за приведеніемъ счетоводства завода въ надлежащій видъ, возложено на Вице-Директора Департамента Капитана 2-го ранга Жандра.

Въ руководство Бухгалтеру Шульгину, даны тѣ готовые отдѣлы изъ проэкта новаго положенія о матеріальной отчетности, которыя окончательно уже обработаны г. Жандромъ.

ОТДѢЛЪ XI.

О МѢРАХЪ, ПРИНЯТЫХЪ КЪ УСПѢШНОМУ ВВЕДЕНІЮ ВЪ ДѢЙСТВІЕ НОВАГО ПОЛОЖЕНІЯ, ОБЪ УПРАВЛЕНІИ МОРСКИМЪ ВѢДОМСТВОМЪ И ВООБЩЕ ПО ДѢЛОПРОИЗВОДСТВУ.

1) Изъ бумагъ, поступавшихъ въ Кораблестроительный Департаментъ изъ Конторы надъ С.-Петербургскимъ портомъ, Департаментъ замѣтилъ, что теченіе нѣкоторыхъ дѣлъ замедляется вслѣдствіе того, что бумаги получаютъ болѣе сложный ходъ, чѣмъ бы слѣдовало.

Озабочиваясь упрощеніемъ и сокращеніемъ, по возможности, дѣлопроизводства, и имѣя въ виду, что по силѣ 50, 84 и 85 §§ Высочайше утвержденнаго 27-го Января 1860 г. Общ. Образ. Порт. Управл., Департаментъ имѣетъ относительно Конторы С.-Петербургскаго порта и другихъ, подчиненныхъ ей, здѣшнихъ портовыхъ учрежденій, права Главныхъ Командировъ, а Капитанъ надъ портомъ есть непосредственный Помощникъ Главнаго Командира *по кораблестроительной части*, Департаментъ предложилъ Капитану надъ С.-Петербургскимъ портомъ принять мѣры къ упрощенію сношеній его съ Департаментомъ, на томъ основаніи, что чѣмъ ближе и прямѣе будутъ таковыя сношенія, тѣмъ скорѣе уничтожится плодовитостъ переписки и ускорится теченіе дѣлъ.

Вполнѣ сознавая невозможность *безусловнаго* примѣненія этого правила ко всѣмъ вообще дѣламъ, ибо вѣдѣнію Конторы и Департамента подлежатъ дѣла чрезвычайно разнообразныя, и слѣдовательно требующія для своего разрѣшенія совершенно различнаго производства, Департаментъ счелъ полезнымъ подраздѣлить ихъ на два разряда: 1, на дѣла—*хозяйственно-административныя* и 2, на дѣла—*распорядительно-исполнительныя.*

Къ дѣламъ *перваго* рода отнесены всѣ соображенія о финансовыхъ смѣтахъ, подрядахъ, поставкахъ, всякаго рода заготовленіяхъ припасовъ и матеріаловъ и о сверхштатныхъ расходахъ.

По дѣламъ сего рода, не допускающимъ торопливости, но, напротивъ, требующимъ обдуманнаго исполненія, соображеній съ закономъ, съ контрактами или съ дѣлами Департамента и

нерѣдко превышающими власть онаго, Контора обязана входить въ Департаментъ съ *письменными* представленіями и въ разрѣшеніе ихъ получать *предложенія*.

Къ дѣламъ же *втораго* рода отнесены тѣ, кои, не требуя особенныхъ соображеній представляются Департаменту собственно какъ учрежденію, заступающему лице Главнаго Командира.

Чѣмъ быстрѣе производство подобныхъ дѣлъ и малосложнѣе переписка по онымъ, тѣмъ болѣе достигается пользы и упрощается дѣлопроизводство, а потому сдѣлано распоряженіе, чтобы бумаги, поступающія въ Контору по дѣламъ сего рода и долженствующія быть представленными въ Департаментъ докладывались лично Директору Департамента Капитаномъ надъ портомъ или его Помощникомъ, или же присылались прямо на имя Директора и съ его резолюціями возвращалась непосредственно въ Контору, для исполненія. По подобнымъ бумагамъ въ Департаментѣ дѣлъ не заводится; вся переписка остается въ дѣлахъ Конторы.

2) *Относительно составленія инструкцій лицамъ, служащимъ по кораблестроительной части.*

Кромѣ *инструкцій*: коммисіи, принимающей лѣса, доставляемые къ С.-Петербургскому порту, и Главному Смотрителю лѣсовъ этого порта, въ 1861 году, Департаментомъ составлены: *инструкція* лицамъ, сопровождающимъ адмиралтейскіе грузы и *проэкты* инструкцій командирамъ брантвахтъ: большаго невскаго фарватера, средней и малой невѣ, и плавучихъ маяковъ: Большаго и Елагинскаго фарватеровъ.

До настоящаго времени, командиръ невской брантвахты руководствовался инструкціею, данною на сей предметъ еще въ 1817 году.

При пересмотрѣ этой инструкціи, она оказалась неудовлетворяющею требованіямъ современнаго судоходства.

Въ слѣдствіе сего, Департаментъ составилъ проэктъ новой инструкціи, для командира невской брантвахты, а также, какъ сказано выше, проэкты инструкцій другимъ здѣшнимъ брантвахтамъ и плавучимъ маякамъ.

Находя необходимымъ, прежде представленія означенныхъ инструкцій на утвержденіе высшаго начальства, испытать ихъ примѣнимость на дѣлѣ, съ тѣмъ, чтобы замѣченные при этомъ

недостатки инструкцій могли быть исправлены прежде ихъ утвержденія. Департаментъ распорядился о повѣркѣ таковыхъ инструкцій на самихъ брантвахтахъ и маякахъ, въ теченіи навигаціи минувшаго 1861 года.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, Департаментомъ было исходатайствовано разрѣшеніе г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, о назначеніи на брантвахту Большаго Невскаго фарватера особаго офицера, а именно Лейтенанта *Зейделя*, съ тою цѣлью, чтобы онъ, ознакомившись съ обязанностями брантвахты, прослѣдилъ, по онымъ, проэктъ новой инструкціи командиру брантвахты и представилъ бы, независимо отъ командира, свои замѣчанія на инструкцію.

Какъ г. Зейдель, такъ и командиры брантвахтъ и маяковъ, доставили свои замѣчанія на проэкты инструкцій, которые вновь пересматриваются Департаментомъ, по сдѣланнымъ на нихъ замѣчаніямъ, и будутъ въ непродолжительномъ времени, представлены на утвержденіе.

3) *Инструкція лицамъ, сопровождающимъ адмиралтейскіе грузы*, утверждена г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ 1 Мая 1861 года и объявлена по Морскому вѣдомству, къ руководству, при циркулярѣ Кораблестроительнаго Департамента отъ 3-го Мая за № 11.

При составленіи этой инструкціи, приняты въ соображеніе какъ тѣ наставленія, которыя даются, со стороны Коммиссаріатскихъ Департаментовъ Морскаго и Военнаго Министерствъ, чинамъ, конвоирующимъ грузы этихъ учрежденій, такъ и случаи возникавшіе по доставкѣ въ порты Морскаго вѣдомства адмиралтейскихъ грузовъ, въ прежнее, до 1861 года, время.

Къ участію же въ составленіи инструкціи приглашены были офицеры 1-го Ластоваго экипажа *Бнерднчевскій* и *Александровъ*, которые и до настоящаго времени неоднократно исполняли обязанности пріемщиковъ и сдатчиковъ адмиралтейскихъ грузовъ, сопровождали эти грузы въ различные порты и обратили на себя вниманіе своею *распорядительностью* при этомъ и *аккуратностью*.

До 1861 года, пріемщики и сдатчики адмиралтейскихъ грузовъ не слѣдили, ни за своевременнымъ изготовленіемъ къ отправкѣ этихъ грузовъ, ни за непремѣнною отправкою всего того, что назначено отправить.

Они принимали только тѣ грузы которые отпускали имъ экипажескіе магазины, сопровождали оные до мѣста назначенія и сдавали.

Отъ этого часто происходило, что многіе изъ предметовъ, назначенныхъ къ отправкѣ въ порты, не были своевременно отправлены; а порты, не получивъ необходимыхъ для нихъ матеріаловъ или припасовъ, вынуждены бывали покупать эти предметы на мѣстѣ, за цѣну выше заготовительной.

Къ устраненію сего Департаментъ исходатайствовалъ у г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ разрѣшеніе имѣть въ своемъ распоряженіи *трехъ* лицъ, для возложенія на нихъ обязанности, подобно лежащей на имѣемыхъ на купеческихъ судахъ *суперкаргахъ*, не только принимать, сопровождать и сдавать грузы, но и нести личную отвѣтственность за своевременное изготовленіе грузовъ къ отправкѣ и непремѣнную отправку оныхъ, въ назначенное время.

По первому опыту, сдѣланному въ этомъ отношеніи въ 1861 году, изъясненная мѣра оказалась достигающею своей цѣли. Все, что слѣдовало отправить въ томъ году: въ *Астрахань*, *Архангельскъ*, *Ревель* и *Свеаборгъ*, было отправлено и доставлено своевременно.

Въ инструкціи, съ достаточною подробностію обозначены обязанности лицъ, сопровождающихъ адмиралтейскіе грузы: *по наблюденію за своевременнымъ приготовленіемъ грузовъ, слѣдующихъ къ отправкѣ; по отправкѣ оныхъ; по сопровожденію грузовъ, какъ слѣдующихъ сухимъ путемъ, такъ и водою, и по сдачѣ груза.*

Въ V отдѣлѣ настоящаго отчета упомянуто, что затрудненія, встрѣченныя при сдачѣ въ порты Свеаборгскій и Ревельскій доставленныхъ туда въ 1861 г. адмиралтейскихъ грузовъ, на транспортѣ «Красная Горка», указали на необходимость дополнить инструкцію лицамъ, сопровождающимъ адмиралтейскіе грузы, слѣдующіе къ мѣстамъ назначенія на казенныхъ судахъ, постановленіемъ, исполненіе котораго обезпечивало бы цѣлость груза, въ тѣхъ случаяхъ, когда казенное судно, доставившее грузъ въ портъ, вынуждено сгрузить его вдругъ, а портъ не въ состояніи тотчасъ же принять его отъ сдатчика.

Проэктъ сего постановленія, предварительно представленія

онаго на утвержденіе, былъ сообщаемъ на заключеніе Главнаго Командира Кронштадтскаго порта и Командировъ портовъ Свеаборгскаго и Ревельскаго. Какъ мнѣніе Командира Ревельскаго порта получено въ Февралѣ мѣсяцѣ 1862 г., то и дальнѣйшія свѣдѣнія по этому предмету войдутъ въ отчетъ Депатамента за 1862 г.

4) *Для составленія инструкцій прочимъ лицамъ, служащимъ въ портахъ и на заводахъ по кораблестроительной части*, Департаментъ независимо отъ матеріаловъ, собранныхъ имъ съ этою цѣлью, призналъ необходимымъ, для того, чтобы инструкціи были исполнимы на дѣлѣ, имѣть мнѣніе по этому предмету лицъ, которые въ настоящее время занимаютъ въ портахъ тѣ должности, для коихъ инструкціи еще не составлены, а именно: *Капитановъ надъ портами*, *ихъ помощниковъ*, *чиновниковъ особыхъ порученій*, *Инспекторовъ кораблестроительныхъ работъ*, *портовыхъ механиковъ*, *судостроителей*, *такелажмейстеровъ*, *смотрителей канатныхъ* и *лѣсопильныхъ заводовъ*, *мастеровъ* и *дежурныхъ Офицеровъ по адмиралтействамъ*; по заводамъ же—*заводскихъ чиновъ*.

Проэкты инструкцій означеннымъ чинамъ нынѣ получены отъ Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ и отъ всѣхъ портовъ, за исключеніемъ *Кронштадтскаго* и частію *Петербургскаго*.

Пересмотръ этихъ проэктовъ, соображеніе ихъ съ матеріалами, собранными по тому же предмету Кораблестроительнымъ Департаментомъ, и со всѣми постановленіями прежняго и настоящаго времени, относительно адмиралтейской службы, составляетъ трудъ весьма сложный и который, какъ Департаментъ убѣдился, не можетъ быть порученъ чиновникамъ, занимающимся въ тоже время текущимъ дѣлопроизводствомъ.

Признавая однако же весьма полезнымъ дать скорѣйшее движеніе дѣлу, по составленію означенныхъ инструкцій, Департаментъ пробовалъ поручать составленіе проэктовъ нѣкоторымъ изъ таковыхъ инструкцій лицамъ, служащимъ не въ Департаментѣ; но ихъ труды оказывались неудовлетворительными, потому, что не были соображены ни съ законами, ни съ постановленіями; не были изложены тѣмъ языкомъ, который требуется въ подобныхъ трудахъ, да часто и существующій порядокъ былъ указанъ не точно.

Посему Департаментъ вынужденнымъ нашелся остановиться на томъ, что поручилъ составленіе проэктовъ инструкцій одному изъ своихъ чиновниковъ, съ тѣмъ, чтобы по окончаніи имъ нѣкоторыхъ сложныхъ дѣлъ, освободить его за тѣмъ отъ всѣхъ другихъ обязанностей.

5) *Для упрощенія дѣлопроизводства* и *сокращенія труда по перепискѣ бумагъ*, въ 1861 г. Департаментъ нашелъ возможнымъ дать форму исходящимъ бумагамъ, вполнѣ или отчасти, по *двадцати предметамъ*, и по всѣмъ таковымъ бумагамъ имѣются *печатные бланки.*

6) *Число чиновъ*, состоявшихъ на службѣ въ Кораблестроительномъ Департаментѣ въ 1861 г. было болѣе, противу 1860 года, *однимъ*; въ 1860—23, а въ 1861—24; это число остается и въ настоящее время.

7) Движеніе дѣлопроизводства по Департаменту за минувнувшіе три года: 1859, 1860 и 1861 представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	1859	1860	1861
Входящихъ бумагъ было . .	12.467	9.448	8.692
Исходящихъ » »	13.983	10.353	7.987

Слѣдовательно въ 1861 г. исходящихъ бумагъ было менѣе противу: 1859 г. на — 5.996 №№, а въ сравненіи съ 1860 г.—на 2.366 №№.

Доказательствомъ, что въ Департаментѣ употребленіе бумаги и перьевъ, а слѣдовательно и переписка уменьшается, можетъ служить разница въ расходахъ, произведенныхъ въ 1860 и 1861 годахъ, *на покупку канцелярскихъ матеріаловъ и припасовъ.*

Въ 1860 году на этотъ предмедъ израсходовано	1.544 р. 41 к.
А въ 1861 г.	1.080 » $20\frac{1}{4}$ »
Менѣе противу 1860 года на	464 р. $20\frac{1}{4}$ к.

ОТДѢЛЪ XII.

О МѢРАХЪ И РАСПОРЯЖЕНІЯХЪ, СОСТОЯВШИХСЯ ВЪ 1861 ГОДУ, ПО ДЕПАРТАМЕНТУ, КЪ УЛУЧШЕНІЮ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ ЧАСТИ И О НАДОБНОСТЯХЪ, ПРЕДСТОЯЩИХЪ ВЪ СЕМЪ ОТНОШЕНІИ.

ПО СУДОСТРОЕНІЮ.

По этой части, кромѣ приказаній Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, изложенныхъ въ I отдѣлѣ настоящаго отчета, относительно: оставленія планширей надъ портами, при строеніи судовъ, неперерѣзанными; возвышенія ихъ надъ палубами болѣе прежняго; устройства въ лимбербортовыхъ каналахъ прокладокъ въ шпаціяхъ за подлицо; и употребленія, на всѣхъ судахъ, вооружаемыхъ орудіями большаго калибра на станкахъ, безъ платформъ, на палубныя поясья, находящіяся подъ этими орудіями, вмѣсто сосны, дуба, состоялись слѣдующія распоряженія:

1) *О правилахъ, коимъ должно слѣдовать, при производствѣ конопатныхъ работъ.*

Въ отчетѣ за 1860 годъ, (стр. 166) сказано было, что, по неимѣнію при С.-Петербургскомъ портѣ опытнаго конопатнаго мастера, наняты были въ Англіи конопатный мастеръ *Гарднеръ* и конопатчикъ *Годфри.*

Имъ предложено было, ознакомившись со средствами порта къ производству конопатныхъ работъ и съ самымъ производствомъ этихъ работъ, представить замѣчанія о томъ, что признано будетъ ими необходимымъ измѣнить или ввести вновь, дабы довести у насъ конопатное искусство до той степени совершенства, какой оно достигло въ другихъ первенствующихъ морскихъ націяхъ.

Представленная Гарднеромъ записка была разсмотрѣна Инспекторами кораблестроительныхъ работъ С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго портовъ и, съ ихъ отзывами, сообщена была на заключеніе Кораблестроительнаго Техническаго Комитета. Комитетъ, по совѣщанію съ мастеромъ Гарднеромъ, пос-

тановилъ правила, коими должно руководствоваться при производствѣ конопатныхъ работъ.

Правила утверждены г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ и объявлены по Морскому вѣдомству въ циркулярѣ Департамента отъ 14-го Сентября 1861 года за № 21.

Правила подробно указываютъ на все, что должно быть соблюдаемо при оконопаткѣ судовъ, и въ какихъ именно случаяхъ, чтобы достигнуть, въ этой важной работѣ, возможнаго совершенства.

Къ правиламъ приложены чертежи инструментамъ, которые должны быть употребляемы при конопатныхъ работахъ, съ объясненіемъ назначенія каждаго инструмента.

По изданіи означенныхъ правилъ, Вице-Адмиралъ Фонъ-Шанцъ сообщилъ свои замѣчанія на нихъ. Замѣчанія эти переданы на заключеніе Инспекторовъ кораблестроительныхъ работъ портовъ С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго и Кораблестроительнаго Техническаго Комитета.

2) *О замазкѣ подъ кольца и планки заклепныхъ болтовъ.*

Для устраненія течи болтами, въ подводной части судовъ, у насъ употреблялась, подъ кольца и планки заклепныхъ болтовъ, *замазка* изъ *золы* и *сала.*

Конопатный мастеръ Гарднеръ сообщилъ, что для доставленія судну большей непроницаемости, онъ полагалъ бы за лучшее употреблять, вмѣсто замазки изъ золы и сала, обыкновенную замазку изъ мѣла и масла, которая, окрѣпнувъ, образуетъ твердую, непроницаемую для воды массу.

Этому способу замазыванія болтовъ отдали предпочтеніе Кораблестроительный Техническій Комитетъ и Кронштадтское Общее Собраніе, а потому о принятіи его въ руководство при нашемъ судостроеніи, Департаментъ, по приказанію г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, объявилъ въ циркулярѣ, отъ 5-го Августа за № 18.

Между тѣмъ, возвратившійся въ 1861 г. изъ за границы, Корабельный Инженеръ Подпоручикъ *Прохоровъ* сообщилъ, что во Французскихъ адмиралтействахъ, для замазыванія болтовъ, преимущественно употребляютъ замазку изъ *охры*, *сала и смолы.*

Составленная по этому способу замазка, по мнѣнію мастера

Гарднера, съ пользою можетъ быть употребляема въ *подводной*, но отнюдь не въ *надводной* части судна.

Кораблестроительный Техническій Комитетъ, раздѣляя это мнѣніе, полагаетъ, что, для составленія этой замазки, вмѣсто охры можетъ быть употребляемъ мѣлъ.

А какъ мѣлъ у насъ дешевле охры, то Департаментъ сдѣлалъ распоряженіе объ испытаніи обоихъ составовъ замазки на фрегатѣ «Петропавловскъ» и клиперѣ «Изумрудъ».

3) *О мѣдныхъ рулевыхъ петляхъ, съ выемными штырами, по системѣ капитана Англійской службы Лигу.*

Рулевые крючья, отливаемые вмѣстѣ съ рулевыми петлями, часто ломаются.

Между тѣмъ таковыя же петли, но съ выемными штырами, системы капитана Лигу, бывъ испытаны первоначально на бригѣ «Антеноръ», а потомъ, по волѣ Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала, на корабляхъ «Императоръ Петръ 1-й», «Константинъ» и «Выборгъ» и на фрегатѣ «Аскольдъ»,— оказались вполнѣ удовлетворительными, представляя еще и то удобство, что обтершіеся штыры (что неизбѣжно) можно замѣнять запасными, тогда какъ при цѣльныхъ петляхъ или крючьяхъ, приходится переливать самыя петли.

По этому Кораблестроительный Департаментъ, согласно съ мнѣніемъ Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, полагалъ полезнымъ снабжать всѣ суда флота мѣдными рулевыми петлями, съ выемными штырами, дѣлая сіи послѣдніе въ двухъ комплектахъ.

Предположеніе Департамента утверждено г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, и объявлено въ циркулярѣ Департамента, 17-го Марта 1861 г. за № 9, къ которому приложена таблица размѣреній рулевыхъ петель и ихъ штыровъ, для судовъ разныхъ ранговъ.

4) *О крѣпленіи громоотводовъ системы Гаррисса, заершенными мѣдными гвоздями.*

Кораблестроительный Техническій Комитетъ, признавъ необходимымъ крѣпить громоотводныя полосы, системы Гаррисса, заершенными мѣдными гвоздями, утвердилъ образцы таковымъ гвоздямъ и заклепкамъ.

Кораблестроительный Департаментъ, сдѣлавъ распоряженіе о выдѣлкѣ гвоздей и заклепокъ, для снабженія ими портовъ, объявилъ о настоящемъ нововведеніи, по Морскому вѣдомству, въ циркулярѣ отъ 22-го Февраля 1861 года за № 7.

5) *Объ изданіи спесификацій желѣзныхъ броненосныхъ судовъ.*

Быстро возрастающая постройка желѣзныхъ броненосныхъ судовъ въ Англіи, результаты, достигаемые при ихъ испытаніи, и заказы, полученные на эти суда Англійскими заводами отъ другихъ морскихъ державъ, подтверждаютъ убѣжденіе, что военные флоты должны состоять изъ желѣзныхъ, а не деревянныхъ броненосныхъ судовъ.

Между тѣмъ, на русскомъ языкѣ еще нѣтъ ни журнала, ни отдѣльнаго сочиненія, которое знакомило бы нашихъ инженеровъ съ этимъ новымъ способомъ постройки военныхъ судовъ, его особенностями и вообще съ техникою настоящаго дѣла.

Полагая, что въ этомъ отношеніи, на первое время, могутъ отчасти восполнить недостатокъ специальныхъ свѣдѣній, о постройкѣ броненосныхъ судовъ, получаемыя Морскимъ Министерствомъ спесификаціи таковыхъ судовъ, Кораблестроительный Департаментъ испросилъ разрѣшеніе печатать эти спесификаціи, съ слѣдующими къ нимъ чертежами и другими приложеніями, для раздачи нашимъ Корабельнымъ Инженерамъ и заводамъ (казеннымъ и частнымъ), на коихъ производится или можетъ производиться желѣзное судостроеніе, въ томъ вниманіи, что эти учрежденія должны быть ближайшими помощниками Морскаго вѣдомства, въ сооруженіи флота изъ желѣзныхъ судовъ.

На первый разъ Департаментъ напечаталъ и разослалъ, согласно съ предположеніемъ, спесификацію желѣзной броненосной батареи, заказанной нашимъ Правительствомъ въ Англіи, приложивъ къ изданію чертежи: теоретическій, миделеваго сѣченія и парусности баттареи, и присовокупивъ, что, по мѣрѣ полученія прочихъ чертежей этого судна и техническихъ данныхъ постройки, то и другое будетъ напечатано дополненіемъ къ настоящему изданію.

6) *Объ изданіи книги подъ заглавіемъ «Руководство къ мачтовому искусству».*

Эта книга напечатана по приказанію Его Император-

скаго Высочества Генералъ-Адмирала и разослана, съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, къ разнымъ лицамъ, и въ библіотеки Морскаго вѣдомства, въ числѣ 600 экземпляровъ.

Изданіе книги обошлось въ 513 р. с.

По судовой части.

7) *О снабженіи судовъ водолазными аппаратами, системы Гейнке.*

Государь Великій Князь Генералъ-Адмиралъ приказалъ, чтобы всякое военное судно, отправляющееся въ заграничное плаваніе, непремѣнно было снабжаемо полнымъ водолазнымъ аппаратомъ системы Гейнке.

Таковая воля Его Высочества приведена въ исполненіе, а къ циркуляру Кораблестроительнаго Департамента отъ 1-го Февраля 1861 г. за № 3, въ которомъ приказаніе Его Высочества объявлено, для руководства, по Морскому вѣдомству, приложены: рисунки аппарата, чертежъ воздушной къ нему помпы, опись вещамъ, входящимъ въ составъ аппарата, и описаніе, какъ самаго аппарата, такъ и его употребленія.

Аппараты Гейнке изготовляются на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ.

8) *О снабженіи судовъ зимними тентами.*

Кронштадтское Общее Собраніе, разсмотрѣвъ возбужденный Главнымъ Командиромъ Николаевскаго порта вопросъ, о снабженіи судовъ тентами, въ видахъ сбереженія судовъ и сохраненія здоровья командъ, нашло эту мѣру полезною и полагало имѣть таковые тенты изъ сѣрой парусины подъ № 3.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, разсмотрѣвъ представленіе, по этому предмету, Кораблестроительнаго Департамента, журналомъ 25-го Октября 1861 г., ст.22.256, постановилъ:

1) При отправленіи судовъ Балтійскаго флота въ дальнее плаваніе, а судовъ флотилій: Черноморской, Каспійской и Сибирской — въ зимнія кампаніи, снабжать эти суда, кромѣ тентовъ, отпускаемыхъ по штату 1840 г., еще зимними тентами изъ сѣрой парусины № 3, каковые тенты означенныя суда должны имѣть между гротъ-мачтою и бушпритомъ; и

2) Тенты изъ парусины № 3 отпускать также на назначаемыя для портовой службы канонирскія лодки, вмѣсто имѣемыхъ на нихъ тентовъ изъ парусины № 6, по мѣрѣ того, какъ сіи послѣдніе будутъ приходить въ негодность.

О таковомъ постановленіи Адмиралтействъ-Совѣта объявлено по Морскому вѣдомству, къ исполненію, въ циркулярѣ Кораблестроительнаго Департамента отъ 7-го Ноября 1861 г. за № 25.

9) *О снабженіи судовъ спасительными пробковыми кольцами.*

Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ приказалъ комплектовать всѣ суда флота, сверхъ отпускаемыхъ разныхъ спасительныхъ снарядовъ,—пробковыми кольцами, обтянутыми парусиной, по образцу, находящемуся въ Кронштадтской модель-камерѣ, и внести въ штатъ: для кораблей по восьми колецъ, для фрегатовъ по шести, а для прочихъ судовъ по четыре кольца.

Въ хозяйственномъ отношеніи, эта мѣра утверждена Адмиралтействъ-Совѣтомъ, по журналу 29-го Ноября 1861 года ст. 22.297.

Департаментъ, сдѣлавъ распоряженіе о пріобрѣтеніи упомянутыхъ колецъ, и о высылкѣ по одному образцу во всѣ портовыя Управленія, объявилъ объ изъясненной воли Его Высочества по Морскому вѣдомству, къ исполненію, циркуляромъ 8-го Декабря 1861 г. за № 27.

10) *О снабженіи Императорской паровой яхты «Штандартъ», по настоящему вооруженію и въ запасъ.*

По прибытіи сюда яхты «Штандартъ», построенной во Франціи, необходимо было опредѣлить мѣру потребности въ матеріалахъ и вещахъ, нужныхъ для комплектованія яхты въ кампанію.

Принимая во вниманіе особенность вещей, которыми снабжена эта яхта, сообразно ея назначенію, Кораблестроительный Департаментъ, на первый разъ, предоставилъ Конторѣ надъ Кронштадтскимъ портомъ снабдить яхту на кампанію 1859 г., вещами и матеріалами, по требованію Командира, въ мѣрѣ дѣйствительной надобности.

Въ 1860 году, Адмиралтействъ-Совѣтъ утвердилъ положенія объ отпускѣ на суда освѣтительныхъ приборовъ и ма-

теріаловъ, а также матеріаловъ на дѣйствіе механизмовъ. Вслѣдствіе сего, Департаментъ, по совѣщанію съ Командиромъ яхты «Штандартъ», составилъ вѣдомость предметамъ, потребнымъ на вооруженіе яхты, предъ началомъ кампаніи и въ запасъ на шести мѣсячную кампанію. Вѣдомость эта утверждена Адмиралтействъ-Совѣтомъ, по журналу 11-го Октября 1861 г. № 2.832 ст. 22.243.

11) *О судовой мебели и каютныхъ приборахъ.*

Въ отчетѣ Департамента за 1860 годъ, на страницѣ 250, изложены первоначальныя по сему предмету распоряженія Департамента и Кронштадтскаго Общаго Собранія.

Въ 1861 году, Кораблестроительный Департаментъ представлялъ свои соображенія по этому дѣлу, прежде внесенія коихъ на разсмотрѣніе Адмиралтействъ-Совѣта, г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ призналъ нужнымъ имѣть свѣдѣнія о формѣ мебели, употребляемой на судахъ Англійскаго флота, а также о порядкѣ снабженія оною и прочими каютными принадлежностями.

О доставленіи этихъ свѣдѣній предложено Капитанъ-Лейтенанту Колокольцову.

12) *О судовыхъ сервизахъ.*

По этому предмету, какъ сказано въ отчетѣ Департамента за 1860 г., на стр. 251, предстояло опредѣлить составъ судовыхъ сервизовъ, избрать образцы онымъ, однообразные для всѣхъ судовъ флота, и составить правила о снабженіи судовъ сервизами.

Въ Мартѣ 1861 года Коммисія, которой поручено было опредѣлить составы сервизовъ, доставила вѣдомости о числѣ вещей, долженствующихъ, по ея мнѣнію, входить въ составъ *судовыхъ столовыхъ* и *чайныхъ* сервизовъ, а также *столоваго бѣлья* и *кухонной мѣдной посуды*, для корабля, фрегата и корвета.

По разсмотрѣніи этихъ вѣдомостей и порядка, какой полагала Коммисія принять, въ снабженіи сервизами судовъ, Департаментъ, не раздѣляя мнѣнія Коммисіи, представлялъ свои по этому предмету соображенія, которыя и были одобрены г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

Послѣ того выписанъ былъ изъ Гамбурга, для образца, морской сервизъ, употребляемый на пароходахъ, имѣющихъ сообщеніе между Гамбургомъ и Нью-Іоркомъ.

Изъ этого сервиза, преимущественно фарфоровыя и хрустальныя вещи вошли въ число образцовъ, избранныхъ для судовыхъ сервизовъ нашего флота; образцы же остальныхъ вещей, какъ-то: серебра, столоваго бѣлья, кухонной посуды и прочаго, пріобрѣтены у здѣшнихъ фабрикантовъ.

Образцы и предположенія Департамента, о порядкѣ снабженія судовъ сервизами, были представлены на усмотрѣніе Адмиралтействъ-Совѣта.

Образцы удостоились разсмотрѣнія Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, при чемъ Его Высочество изволилъ приказать нѣкоторыя вещи вовсе отмѣнить, другимъ измѣнить форму, а третьи замѣнить новыми.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, утвердивъ въ общихъ чертахъ предположенія Департамента, предоставилъ ему составить проэктъ правилъ о снабженіи судовъ сказанными вещами и таковой представить на утвержденіе Совѣта.

Болѣе подробныя по этому предмету свѣдѣнія войдутъ въ отчетъ Департамента за 1862 годъ, въ которомъ должны состояться окончательныя распоряженія по настоящему дѣлу.

ПО ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ЧАСТИ.

13) *О староманерныхъ желѣзныхъ и мѣдныхъ гвоздяхъ и гайкахъ.*

Изъ свѣдѣній о матеріальномъ имуществѣ каждаго порта оказалось, что, со времени введенія въ судостроеніе желѣзныхъ и мѣдныхъ гвоздей и гаекъ *новыхъ образцовъ*, оставшіеся въ магазинахъ отъ прежнихъ заготовокъ *староманерные гвозди*, какъ мѣдные такъ и желѣзные, почти вовсе не расходуются.

Имѣя въ виду, что вновь утвержденные образцы гвоздей предназначены преимущественно для новаго судостроенія, Кораблестроительный Департаментъ пригласилъ Портовые Управленія сдѣлать распоряженіе, чтобы *староманерные гвозди*, какъ желѣзные такъ и мѣдные, непремѣнно были употребляемы, въ мѣрѣ дѣйствительной надобности, на ремонтъ судовъ прежней постройки и на другія портовыя потребности.

14) *О платѣ за подъемъ частныхъ судовъ на плавучій докъ Астраханскаго порта.*

Адмиралтействъ-Совѣтъ, по представленію Кораблестрои-

тельнаго Департамента, журналомъ 16-го Октября 1861 года ст. 22.244, постановилъ:

1) За подъемъ на состоящій при Астраханскомъ портѣ плавучій изъ трехъ частей докъ и спускъ съ онаго на воду каждаго коммерческаго судна, безъ различія величины, взимать единовременно сумму, на какую будетъ израсходовано матеріаловъ въ продолженіи этихъ работъ, собственно на дѣйствіе водокачальныхъ паровыхъ машинъ, съ прибавленіемъ 10% на содержаніе магазиновъ и съ тѣмъ, чтобы этимъ правиломъ руководствоваться, въ видѣ опыта, два года, а по истеченіи этого времени Конторѣ надъ Астраханскимъ портомъ представить по сему предмету свои соображенія для составленія точнаго положенія.

2) За простой судовъ на докѣ, считая и тѣ дни, въ которые они будутъ подняты на докъ и спущены на воду, взимать плату, также безъ различія величины судовъ, въ слѣдующемъ размѣрѣ:

а) За употребленіе трехъ частей дока 42 рубли.

б) За употребленіе двухъ частей дока 25 р. сер. въ день; и

3) Выручаемыя за подъемъ на докъ и спускъ съ онаго, а также и за исправленіе на докѣ судовъ — деньги, обращать въ экономическій капиталъ Морскаго Министерства. Во всѣхъ же остальныхъ случаяхъ поступать согласно съ положеніемъ, утвержденнымъ Совѣтомъ 29-го Апрѣля 1859 г. (ст. 21.935) относительно исправленія частныхъ судовъ на понтонномъ докѣ въ Кронштадтѣ.

Постановленіе Адмиралтействъ-Совѣта объявлено по Морскому вѣдомству въ циркулярѣ Департамента, отъ 30 Октября 1861 года № 23.

15) *О мѣдныхъ погонахъ, слѣдующихъ къ поворотнымъ пушечнымъ платформамъ.*

Господинъ Управляющій Морскимъ Министерствомъ, въ слѣдствіе представленія Артиллерійскаго Управленія, приказалъ: оставивъ составленіе чертежей, изготовленіе лекалъ и дачу нарядовъ на слѣдующіе къ поворотнымъ платформамъ подъ орудія *мѣдные погоны съ принадлежностію*, на обязанности Артиллерійской части; передавать таковые погоны, по ихъ изготовленіи, не въ Артиллерійскіе магазины, какъ это дѣлается нынѣ, а въ *экипажескіе*, для отпуска на суда и внесенія таковыхъ ве-

щей, какъ прикрѣпляемыхъ къ корпусамъ судовъ, согласно съ 10 пунктомъ 355 ст. Счет. Уст. Морскаго Министерства, въ судовые инвентари или описи, составляемыя судостроителями.

О таковомъ приказаніи, Кораблестроительный Департаментъ, циркуляромъ отъ 12 Декабря 1861 года за № 28, объявилъ по Морскому вѣдомству къ исполненію, присовокупивъ: 1) что вышеупомянутые погоны, съ принадлежностями, на судахъ уже плавающихъ, должны быть нынѣ же внесены гг. Командирами судовъ въ описи командуемыхъ ими судовъ, а надлежащія объ этомъ свѣдѣнія должны быть доставлены въ Артиллерійскія части портовъ, къ которымъ суда приписаны, для повѣрки и передачи за тѣмъ въ портовыя Конторы, для включенія таковыхъ свѣдѣній въ имѣемые въ Конторахъ экземпляры судовыхъ инвентарей, и 2) что по соглашенію съ Артиллерійскимъ Управленіемъ, копіи съ нарядовъ, на изготовленіе сказанныхъ погоновъ, будутъ доставляемы въ портовыя Конторы изъ Артиллерійскаго Управленія или Артиллерійскихъ частей въ портахъ, смотря по тому, которое изъ этихъ учрежденій дало нарядъ.

16) *Объ употребленіи мѣди, при построеніи и вооруженіи судовъ.*

Штатомъ 1840 года и дополнительнымъ къ нему постановленіемъ Адмиралтействъ-Совѣта, отъ 8-го Января 1854 года ст. 16.106, опредѣлено, какія вещи, входящія въ корпусъ и вооруженіе судовъ, должны дѣлаться изъ мѣди.

Усматривая изъ дѣлъ, что отъ этихъ правилъ дѣлаются отступленія, а потому находя необходимымъ привести въ точную извѣстность, на какіе предметы въ судостроеніи необходимо въ настоящее время употреблять мѣдь, чтобы можно было безошибочно судить о потребностяхъ Морскаго вѣдомства въ этомъ металлѣ, Департаментъ потребовалъ отъ всѣхъ портовыхъ Конторъ свѣдѣніе о томъ, какія именно вещи, кромѣ назначенныхъ по вышеупомянутымъ штату и постановленію Адмиралтействъ-Совѣта, дѣлаются на судахъ изъ мѣди, и по какимъ уваженіямъ.

17) *Объ изслѣдованіи случаевъ потери съ судовъ вещей значительной стоимости.*

Адмиралтействъ-Совѣтъ, 2 пунктомъ журнала 22 Апрѣля

1839 года, ст. 1.997, постановилъ: «о потерѣ съ судовъ вещей, стоющихъ значительныхъ суммъ, какъ-то: якорей, гребныхъ судовъ и проч., сверхъ акта за подписаніемъ Командира и Офицеровъ судна, производить законное изслѣдованіе, не было ли при потерѣ чьего либо упущенія.»

Между тѣмъ, Совѣтъ, усматривая изъ поступающихъ отъ Департаментовъ и другихъ учрежденій Морскаго вѣдомства представленій, о приняті и насчетъ казны убытковъ, происходящихъ отъ потери казеннаго имущества, — что вообще не рѣдко встрѣчающіеся случаи подобныхъ потерь, не смотря на неоднократные подтвержденія высшаго начальства, оставляются безъ надлежащаго вниманія со стороны лицъ, кои за цѣлость того имущества должны отвѣтствовать, — журналомъ 5 Апрѣля 1861 года № 2.812, ст. 22.043, между прочимъ, постановилъ: объявить по Морскому вѣдомству о неослабномъ наблюденіи за сохраненіемъ въ цѣлости имѣющагося на судахъ казеннаго имущества, и, въ случаяхъ утраты онаго, поступать въ точности согласно 2 пункта вышеизъясненнаго опредѣленія Совѣта.

О таковомъ постановленіи Адмиралтействъ-Совѣта, объявлено по Морскому вѣдомству, къ исполненію въ циркулярѣ Кораблестроительнаго Длпартамента 30 Апрѣля 1861 года за № 10.

18) *О порядкѣ записыванія на приходъ якорей.*

Нерѣдко случалось, что командиры военныхъ судовъ, донося о поврежденіи имѣвшихся у нихъ якорей, не могли сообщить другихъ свѣдѣній, какъ только, что поврежденный якорь имѣетъ столько то вѣсу, тогда какъ на якоряхъ, выдѣлываемыхъ на казенныхъ Горныхъ заводахъ, согласно съ 1179 ст. Т. VII Уст. Горнаго, выставляются клейма, означающія имена завода, управителя, мастера, смотрителя и коммисіонера, производившаго пробу, годъ и вѣсъ якоря.

Въ устраненіе такой неполноты въ свѣдѣніяхъ о попорченныхъ или утраченныхъ якоряхъ Кораблестроительный Департаментъ, циркуляромъ отъ 30 Мая 1861 года за № 13, объявилъ по Морскому вѣдомству, для свѣдѣнія, слѣдующія свои распоряженія:

1) Поступающіе въ экипажескіе магазины съ Сибирскихъ

Горныхъ и Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ якоря должны быть записываемы на приходъ въ шнуровыя книги по годамъ доставки, съ означеніемъ по заводской насѣчкѣ, названія завода начальными буквами: Г. В. З. (т. е. Горнаго Воткинскаго завода, Г. С. З. (Горнаго Серебрянскаго завода) А. И. З. (Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ), года изготовленія и вѣса якорей, что также должно означаться въ журналахъ экипажескихъ магазиновъ.

2) При переносѣ якорей въ шнуровыя книги слѣдующаго года, показывать ихъ какъ постановлено въ 1-мъ пунктѣ.

3) Согласно сему показывать ихъ въ накладныхъ при отправленіи въ какой либо портъ.

4) При отпускѣ якорей на суда выписывать ихъ въ расходъ по шнуровымъ книгамъ съ тѣми обозначеніями, съ которыми состоятъ на приходѣ.

5) Точно также вносить ихъ и въ шнуровую книгу содержателемъ судна, при чемъ означать (съ натуры) и № якоря.

6) При сдачѣ судна къ порту, якоря должны быть сдаваемы согласно правиламъ, постановленнымъ въ 1-мъ пунктѣ.

19) *О продажѣ якорей, вышедшихъ изъ употребленія.*

По невыгодности цѣнъ, объявленныхъ на бывшихъ въ Кораблестроительномъ Департаментѣ торгахъ на продажу вышедшихъ изъ употребленія маловѣсныхъ якорей, Департаментъ входилъ въ Адмиралтействъ-Совѣтъ съ представленіемъ о разрѣшеніи:

1) Продажу всѣхъ состоящихъ при С. Петербургскомъ Гребномъ портѣ вышедшихъ изъ употребленія маловѣсныхъ якорей, по невыгодности объявленной за нихъ на торгахъ цѣны, по 57 коп. за пудъ, отмѣнить, но предоставить С. Петербургской конторѣ надъ портомъ продавать оные по одиночкѣ, или по нѣсколько въ однѣ руки, цѣною по *восьмидесяти* к. сер. за пудъ.

2) Настоящую мѣру о продажѣ маловѣсныхъ якорей прежняго образца по *восьмидесяти* коп. сер. за пудъ, распространить и на всѣ прочіе порты.

3) Тяжеловѣсные же якоря, вышедшіе изъ употребленія, не продавать, но передавать на казенные заводы Морскаго вѣдомства для передѣлки въ желѣзо.

Представленіе это утверждено Совѣтомъ по журналу 7-го Іюня 1861 г. ст. 22.098 и объявлено по Морскому вѣдомству въ циркулярѣ Департамента отъ 23 Іюня за № 15.

20) *Объ отпускѣ матеріаловъ и инструментовъ воспитанникамъ Инженернаго и Артиллерійскаго училища, назначаемымъ на суда флота.*

Въ слѣдствіе возбужденнаго конторою надъ Кронштадтскимъ портомъ вопроса, о снабженіи на будущее время судовъ инструментами, для занятій работами воспитанниковъ Инженернаго и Артиллерійскаго училища, Кораблестроительный Департаментъ, имѣя въ виду, что по штатнымъ положеніямъ о запасахъ къ судовой и машинной частямъ, опредѣлено отпускать на суда инструменты и матеріалы въ значительномъ количествѣ, и что эти инструменты, когда нѣтъ по корпусу или механизму исправленій, остаются безъ употребленія, представлялъ о разрѣшеніи командирамъ судовъ, при назначеніи къ нимъ воспитанниковъ вышеозначеннаго училища, занимать ихъ практическими работами по тѣмъ частямъ, къ которымъ они себя готовятъ, употребляя для того потребные матеріалы и инструменты изъ числа отпускаемыхъ въ запасъ къ судовой и машинной частямъ.

Представленіе это утверждено г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ и объявлено по Морскому вѣдомству къ исполненію въ циркулярѣ отъ 4 Августа 1861 года за № 17.

21) *О платѣ нижнимъ чинамъ, за разщипку канатовъ въ пеньку.*

Въ слѣдствіе ходатайства Главнаго Командира Николаевскаго порта о разрѣшеніи производить нижнимъ чинамъ Черноморской флотиліи за разщипку канатовъ въ пеньку той же платы, какая производится въ Балтійскомъ флотѣ, а именно по 30 коп. съ пуда, Кораблестроительный Департаментъ, по соображеніи этого ходатайства съ бывшими по этому предмету разрѣшеніями въ послѣднее время, входилъ въ Адмиралтействъ-Совѣтъ съ представленіемъ о томъ, чтобы во всѣхъ вообще портахъ Морскаго вѣдомства производить нижнимъ чинамъ сего вѣдомства, за разщипку канатовъ въ пеньку, по *тридцати* коп. сер. съ каждаго пуда перещипанной пеньки, и съ положенною, на основаніи указа бывшей Адмиралтействъ-Колле-

гіи 2-го Апрѣля 1819 года за № 3267, тратою, а также отпускомъ, для мятья, конопляннаго масла.

Представленіе это утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ по журналу 1-го Февраля 1861 года № 2801 ст. 21.961, и объявлено по Морскому вѣдомству въ циркулярѣ Департамента 9 Февраля 1861 года № 5.

22) *О взиманіи платы за отпускаемый частнымъ учрежденіямъ и лицамъ отъ портовъ лѣсъ не по таксѣ, а по заготовительной цѣнѣ.*

Въ циркулярѣ Канцеляріи Морскаго Министерства отъ 20 Октября 1860 г. за № 3, между прочимъ, объявлено постановленіе Адмиралтействъ-Совѣта, по журналу 12-го того же Октября ст. 21.838, о предоставленіи Главнымъ Командирамъ портовъ уступать портовые запасы учрежденіямъ, а равно и частнымъ лицамъ, если въ удовлетвореніи собственныхъ надобностей порта не предвидится остановки, *съ тѣмъ, чтобы за отпускаемыя вещи взыскивались деньги по современнымъ справочнымъ цѣнамъ, а за лѣса по таксамъ, съ присовокупленіемъ стоимости заготовки и доставки лѣсовъ къ порту и, сверхъ того, 10% на содержаніе магазиновъ.*

По возбужденному Кораблестроительнымъ Департаментомъ вопросу (отъ 29 Ноября 1860 года № 9666) Адмиралтействъ-Совѣтъ нашелъ, «что циркуляръ канцеляріи Морскаго Министерства отъ 20 Октября 1860 года, основанный на постановленіи Совѣта 12 того же Октября, разрѣшалъ общій, возбужденный Главнымъ Командиромъ Николаевскаго порта, вопросъ объ уступкѣ, за деньги, учрежденіямъ и частнымъ лицамъ портовыхъ, въ томъ числѣ и лѣсныхъ запасовъ, и, опредѣляя, согласно съ постановленіями Адмиралтействъ-Коллегіи отъ 4 Декабря 1814 г. и Адмиралтействъ-Совѣта отъ 5-го Февраля 1854 г., взимать за лѣса цѣну по таксѣ, имѣлъ въ виду, какъ явствуетъ изъ самаго смысла приводимыхъ постановленій, заготовленіе лѣсовъ, по прежнему порядку, изъ казенныхъ дачъ; въ настоящее же время, когда существуетъ, для заготовленія лѣсовъ въ портахъ, система подрядная, самая необходимость указываетъ на то, что, при отпускѣ кому либо лѣса изъ портовыхъ запасовъ, надлежитъ руководствоваться, вмѣсто таксъ, современными съ отпускомъ лѣса *заготовительными* (если лѣсъ

былъ заготовленъ съ подряда) *или справочными* цѣнами, на которыя, въ разсужденіи прочихъ отпускаемыхъ отъ порта вещей, прямо и указано въ помянутомъ циркулярѣ».

По симъ соображеніямъ Адмиралтействъ-Совѣтъ, журналомъ 18 Января 1861 г. ст. 21.951, поручилъ Кораблестроительному Департаменту объявить о вышеизложенномъ по Морскому вѣдомству, циркулярно, въ дополненіе и поясненіе циркуляра отъ 20 Октября 1860 г. № 3.

Во исполненіе сего Кораблестроительный Департаментъ въ циркулярѣ отъ 19-го Февраля 1861 г. за № 6, прописавъ вышеизложенное, присовокупилъ, что какъ деньги, взимаемыя съ частныхъ лицъ, за отпускаемые имъ лѣса и матеріалы, должны быть равны издержкамъ, предстоящимъ казнѣ при покупкѣ лѣсовъ и матеріаловъ, въ замѣнъ отпущенныхъ, то, въ тѣхъ случаяхъ, когда частнымъ учрежденіямъ и лицамъ будутъ отпускаемы заимообразно, или употребляемы для исправленія ихъ судовъ, казенный лѣсъ и матеріалы, слѣдуетъ взимать плату, равную *заготовительной современной отпуску лѣса и матеріаловъ цѣнѣ*, съ доставкою 10% оной, на содержаніе магазиновъ, а если лѣсъ и матеріалы не заготовлялись въ тотъ годъ, когда они отпускаются, то взимать плату равную современной биржевой или справочной цѣнѣ, съ добавкой 10%, въ обоихъ случаяхъ предоставляя частнымъ учрежденіямъ и лицамъ, если они сами того пожелаютъ, право возвращать взятые лѣсъ и матеріалы *натурою*, но съ тѣмъ, чтобы возвращенные лѣсъ и матеріалы были совершенно одинаковой величины и качества съ отпущенными имъ отъ казны, и чтобы этотъ возвратъ совершенъ былъ непремѣнно въ теченіи года со дня отпуска.

23) *О смѣтахъ на постройку судовъ.*

Въ отчетѣ Департамента за 1860 годъ, на стр. 264—266 изложены какъ причины, по коимъ Департаментъ призналъ необходимымъ имѣть печатные бланки для смѣты на постройку судовъ, такъ и основанія, принятыя при проэктированіи формы таковымъ смѣтамъ.

Чтобы удостовѣриться въ примѣнимости этой формы къ дѣлу, предложено было Корабельному Инженеру Капитану *Иващенко* составить по этой формѣ смѣту на постройку фрегата «*Петропавловскъ*».

Представленная имъ смѣта была разсмотрѣна въ Департаментѣ и, хотя оказалась удовлетворительною и цѣли соотвѣтствующею, но при этомъ возникъ вопросъ о необходимости нѣкоторыхъ перемѣнъ въ новой формѣ смѣтъ, такъ какъ, на основаніи этой формы, постройка судовъ дѣлится на 16, 18, 20 и 22 части, смотря по рангу судовъ, а между тѣмъ, для удовлетворенія Корабельныхъ Инженеровъ наградными деньгами нужно знать стоимость *одной шестой*, а подрядчиковъ платою *одной десятой*, и даже *одной пятой*, части постройки.

Слѣдовательно, при оставленіи въ смѣтахъ раздѣленія постройки судовъ на 22, 20, 18 и 16 частей, приходилось бы, независимо отъ веденія рабочихъ листовъ по каждой изъ этихъ частей постройки, вычислять особо стоимость $^1/_{16}$ и $^1/_{10}$ части оной.

Чтобы избѣжать этого двойнаго труда, предположено: постройку всякаго судна, какого бы ранга оно ни было, дѣлить на восемьнадцать частей, съ тѣмъ чтобы каждыя *три* части составляли полную *одну шестую часть* всей постройки корпуса судна, съ тѣмъ, чтобы вознагражденіе Инженерамъ и плата подрядчикамъ выдавались за тѣ же шестыя части.

Раздѣленіе работъ по постройкѣ судовъ на 18 частей уже сдѣлано и въ настоящее время окончательно пересматривается.

По утвержденіи этого раздѣленія новая форма смѣты на постройку судовъ будетъ напечатана и разослана въ порты.

24) Изъ заявленныхъ въ отчетѣ за 1860 годъ (стр. 267—276) мѣръ, осуществленіе которыхъ должно служить къ улучшенію адмиралтейскаго хозяйства, одно изъ первыхъ мѣстъ занимаетъ водвореніе такой *матеріальной отчетности*, которая давала бы возможность знать дѣйствительную стоимость адмиралтейскихъ работъ.

Какъ важно достиженіе этого результата, а также, что и не одно наше Морское вѣдомство нуждается въ надлежащей матеріальной отчетности, видно изъ помѣщаемой вслѣдъ за симъ выписки изъ донесенія Коммисіи, ревизовавшей Англійскія коронныя адмиралтейства въ 1860 году.

Относительно отчетности этихъ адмиралтействъ, Коммисія донесла:

«Отчетность ведется *старательно* и *подробно*, но ея результаты *безполезны для всякой практической цѣли.* Она представ-

лялась не своевременно. Множество счетовъ оставалось безъ всякой повѣрки до тѣхъ поръ, пока Парламентъ не требовалъ отчета въ суммахъ, употребленныхъ на производство какой либо работы; но и тогда счеты оказывались въ высшей степени невѣрными. Въ отчетахъ Вуличскаго адмиралтейства, изслѣдованныхъ по порученію Коммисіи, для удостовѣренія въ точности адмиралтейскихъ счетовъ, открыто болѣе 7000 ошибокъ, простирающихся отъ одного пенни до тысячи и болѣе фунтовъ. Въ разсчетахъ о стоимости судовъ пропущены и вдвойнѣ записаны значительныя суммы. Отчетность *пароходныхъ заводовъ* ведется неправильно, чрезъ что составилось ложное понятіе, что означенные заводы могутъ выдѣлывать вещи дешевле частныхъ заводовъ, и послужило къ гораздо большему расширенію ихъ дѣятельности, противу требуемаго значеніемъ ихъ, какъ ремонтныхъ заведеній. Вообще въ отчетности по *адмиралтействамъ* и *заводамъ* замѣчается запутанность и отсутствіе однообразной системы по распредѣленію расходныхъ статей, отъ чего самая отчетность становится совершенно безполезною для какихъ либо сравнительныхъ цѣлей и не представляетъ вѣрной картины фактовъ.»

Изъ отчета Департамента за 1860 годъ извѣстно, что составленіемъ проэкта новаго положенія о матеріальной отчетности, занятъ Вице-Директоръ Департамента, Капитанъ 2-го ранга Жандръ.

Настоящее положеніе этого дѣла и начала, которыя приняты Капитаномъ 2 ранга Жандромъ, въ составленномъ и вновь пересматриваемомъ имъ проэктѣ, изложено, въ слѣдующемъ его отзывѣ по этому предмету:

«По правиламъ отчетности Кораблестроительнаго Департамента, составленнымъ въ 1838 году и вошедшимъ впослѣдствіи въ счетный уставъ Морскаго Министерства, для веденія счетовъ о матеріальныхъ капиталахъ, установлены шнуровыя книги, въ которыхъ приходъ и расходъ назначено записывать не по родамъ матеріаловъ, а всѣхъ матеріаловъ вмѣстѣ, по мѣрѣ ихъ поступленія или отпуска, точно такъ какъ, записываются деньги въ казначейскихъ книгахъ. Но деньги измѣряются одною единицею, а матеріалы — различными, и потому цѣль денежной казначейской книги—выводъ остатка—оказалась недостижимою для матеріальной.

«Замѣтивъ это, составители правилъ отчетности придумали выписки, въ которыхъ всѣ статьи матеріальныхъ книгъ приходо-расходчики должны писать во второй разъ, по другой формѣ.

«Такимъ образомъ матеріальное счетоводство, и безъ того сложное отъ различныхъ единицъ измѣренія, усложнились вдвое, такъ какъ вмѣсто одной книги, приходо-расходчики обязаны вести двѣ: одну подъ названіемъ книги, другую — подъ названіемъ выписки.

«Этимъ двойнымъ трудомъ цѣль достигнута однакожъ только отчасти: сравнивъ отпускъ провіанта, фуража, мундирныхъ и освѣтительныхъ матеріаловъ, которые расходуются безвозвратно, съ положеніемъ о довольствіи ими командъ, — можно убѣдиться въ правильности расхода, а вычтя его изъ прихода можно получить остатокъ; но какъ повѣрить правильность расхода матеріаловъ, отпущенныхъ на производство работъ?

«По счетному уставу въ этомъ случаѣ слѣдуетъ основываться на удостовѣреніи техниковъ; а можетъ-ли техникъ сказать, что употребленіе матеріаловъ на выдѣлку вещи соотвѣтствуетъ прямой надобности, когда неизвѣстно, сколько матеріаловъ было отпущено на изготовленіе этой вещи?

«Чтобы дѣлать учетъ употребленія мастеровыхъ и матеріаловъ на производство работъ, необходимо вести отдѣльные счеты по каждой работѣ.

«Однакоже этого не было постановлено при составленіи Положенія объ Учетномъ Комитетѣ, когда, вмѣсто счетовъ, обязали содержателей мастерскихъ вести, сверхъ шнуровыхъ книгъ и выписокъ изъ нихъ, особые *шнуровые тетради* и *журналы*, состоящіе изъ трехъ частей, въ которыхъ нарядъ на работы, пріемы, и отпуски и употребленіе въ дѣло матеріаловъ и мастеровыхъ надлежало записывать, также какъ и въ книгахъ, по мѣрѣ поступленія и употребленія, въ одномъ счетѣ на всѣ работы, а не на каждую порознь.

«При множествѣ вещей, изготовляемыхъ, напримѣръ, въ кузнечной, металлотокарной и другихъ адмиралтейскихъ мастерскихъ, изъ этихъ *журналовъ* и *тетрадей* нельзя было видѣть ни того, — сколько истрачено на всѣ работы какого либо *одного матеріала*, ни того, сколько употреблено разныхъ матеріаловъ на какую нибудь *одну работу*.

«Вслѣдствіе сего обязали мастеровъ и содержателей дѣлать изъ журналовъ и тетрадей, также какъ и изъ книгъ, ежемѣсячныя *выписки*, повторяя въ нихъ всѣ статьи журналовъ, но не по порядку отпусковъ, а подбирая отпуски на одну и ту же работу вмѣстѣ, и всѣ статьи тетрадей, не по порядку поступленія, а *по родамъ магазиновъ*, отъ которыхъ матеріалы приняты; вмѣстѣ съ тѣмъ содержатели и мастера должны были составлять особый отчетъ, въ которомъ всѣ пріемы и отпуски надлежало совокуплять *по родамъ матеріаловъ*, и *особую вѣдомость*, о выдѣланныхъ въ продолженіи мѣсяца дѣльныхъ вещахъ.

«Если принять въ соображеніе, что въ нѣкоторыхъ мастерскихъ производится ежемѣсячно работа нѣсколькихъ-сотъ различныхъ издѣлій, что на выдѣлку каждаго изъ нихъ производится нѣсколько отпусковъ матеріаловъ, разсѣянныхъ въ журналѣ между сотнями отпусковъ на другія работы, и что въ то самое время, когда содержатели мастерскихъ должны бы дѣлать выборки изъ счетоводства минувшаго мѣсяца, они обязаны производить пріемы и отпуски, и вести тетради и журналы текущаго мѣсяца, — то легко понять, до какой степени непримѣнимы на дѣлѣ установленныя для счетоводства работъ правила и формы, и почему содержатели мастерскихъ перестали вести ежедневные журналы, и ограничились только составленіемъ требуемыхъ ревизіею мѣсячныхъ отчетныхъ вѣдомостей, въ которыхъ расходъ матеріаловъ стали показывать не по дѣйствительному употребленію, а примѣняясь къ положенію объ угарѣ металловъ, и по соображеніямъ мастера, стараясь только, чтобы въ расходѣ было показано не менѣе того, что дѣйствительно истрачено.

«Въ какой мѣрѣ расходъ, показываемый въ мѣсячныхъ отчетныхъ вѣдомостяхъ, вѣренъ съ дѣйствительнымъ, видно изъ помѣщенныхъ въ X отдѣлѣ настоящаго отчета замѣчаній по отчетности Ижорскаго завода, мѣсячные отчеты котораго удостоились одобренія Государственнаго Контроля.

«Между тѣмъ, объясненный выше порядокъ составленія отчетныхъ вѣдомостей до того укоренился, что въ прошломъ году содержатель кузницы Архангельскаго порта сталъ требовать вознагражденія за то, что въ кладовой его оказалось

на лицо 242 пуда желѣза, выписаннаго по книгѣ въ расходъ, согласно съ отчетными вѣдомостями.

«Что оставалось дѣлать техникамъ, отъ которыхъ ревизія требовала удостовѣренія правильности показываемаго въ отчетныхъ вѣдомостяхъ расхода?

«Остановить всѣ работы, требуя на бумагѣ объясненія въ томъ, чего,— какъ имъ хорошо было извѣстно,— ни мастера, ни содержатели объяснить не могутъ? или — принимать отчетныя вѣдомости, *какъ будто* составленныя по дѣйствительному употребленію, и утверждать всѣ расходы, возможные при извѣстныхъ условіяхъ и не бросающіеся въ глаза своею несообразностію?

«Бывшій Учетный Комитетъ, по необходимости, избралъ послѣднее и ревизія успокоилась.

«Когда же, вмѣсто Учетнаго Комитета и замѣнявшаго его временнаго Техническаго Отдѣленія Департамента, былъ образованъ нынѣшній Кораблестроительный техническій Комитетъ, то онъ рѣшительно отказался отъ Технической повѣрки мѣсячныхъ отчетовъ мастерскихъ, находя ее, при сказанныхъ условіяхъ, невозможною.

«Никакія настоянія Государственнаго Контроля не могли заставить Комитетъ приняться за повѣрку, и, въ слѣдствіе того, отчеты по судостроенію и мастерствамъ оставались, нѣсколько лѣтъ, не обревизованными.

«Вотъ положеніе, въ которомъ матеріальное счетоводство вѣдомства Кораблестроительнаго Департамента находилось въ исходѣ 1858 и началѣ 1859 года, когда Департаментъ обратилъ вниманіе на этотъ существенный предметъ всякаго благоустроеннаго хозяйства.

«По докладу Департамента назначены были лица для повѣрки отчетныхъ вѣдомостей за прежнее время, и опредѣлены во всѣ порты *Корабельные Инженеры* и *Инженеръ-Механики*, съ обязанностію слѣдить за употребленіемъ матеріаловъ и мастеровыхъ на работы, и производить техническій учетъ расхода по судостроенію и мастерствамъ.

«Такимъ образомъ ревизія приняла свой обычный ходъ; но этотъ кажущійся порядокъ не могъ успокоить Департамента и, слѣдовательно, требовалъ болѣе положительныхъ мѣръ, а потому въ началѣ 1859 года проэктированы были мною общія

основанія, на которыхъ предполагалось учредить матеріальное счетоводство вѣдомства Кораблестроительнаго Департамента.

«Въ проектѣ положенія по сему предмету, подъ заглавіемъ: *Положеніе о порядкѣ снабженія портовъ по кораблестроительной части, расходованіи матеріальныхъ капиталовъ и отчетности въ оныхъ*, принято за основное начало: *веденіе особыхъ рабочихъ листовъ* (счетовъ) *на каждую такую работу, по которой употребленіе матеріаловъ должно быть, для учета, показано отдѣльно.*

«Проектъ этотъ былъ разосланъ на разсмотрѣніе разнымъ лицамъ Морскаго вѣдомства и Государственнаго Контроля, и, по полученіи отзывовъ ихъ, предоставлено было мнѣ пополнить и измѣнить проектъ, въ чемъ окажется нужнымъ, по разсмотрѣніи доставленныхъ мнѣній.

«Вмѣстѣ съ тѣмъ, дабы доставить мнѣ возможность повѣрять свои предположенія указаніями опыта, Департаментъ воспользовался вводимыми въ то время на Кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ новыми правилами счетоводства, по проекту нанятаго по контракту бухгалтера Соколовскаго, и ввелъ въ эти правила веденіе рабочихъ листовъ издѣлій.

«Преобразованіе магазиновъ пароходнаго завода и нѣкоторыя другія причины, объясненныя въ X отдѣлѣ настоящаго отчета въ статьѣ объ отчетности Кронштадтскаго пароходнаго завода, воспрепятствовали полному введенію новыхъ правилъ счетоводства на заводѣ, но, во всякомъ случаѣ, нельзя не сказать, что теперь счетоводство пароходнаго завода находится несравненно въ лучшемъ положеніи, чѣмъ счетоводство другихъ заводовъ и мастерскихъ, и что опытъ веденія рабочихъ листовъ принесъ несомнѣнную пользу, доставивъ мнѣ возможность итти въ своихъ занятіяхъ по матеріальному счетоводству, рука объ руку съ опытомъ.

«Всѣ лица разсматривавшія мой первый проектъ почти единогласно одобрили оный, сдѣлавъ только замѣчанія на нѣкоторые параграфы. Но эти замѣчанія показали необходимость составить полное и подробное положеніе о матеріальномъ счетоводствѣ, съ поясненіемъ всѣхъ правилъ примѣрами, дабы содержатели мастерскихъ, вообще мало знакомые съ бухгалтеріею, могли въ точности слѣдовать новымъ правиламъ, не встрѣчая никакихъ недоразумѣній.

«При томъ, водворенію правильнаго счетоводства должно было предшествовать составленіе *номенклатуры* матеріальныхъ капиталовъ, такъ какъ многіе предметы въ разныхъ портахъ назывались различно, и разрѣшеніе Департаментомъ нѣкоторыхъ другихъ вопросовъ, тѣсно связанныхъ со счетоводствомъ.

«Номенклатура экипажескихъ матеріаловъ составлена въ исходѣ 1859 года и разослана въ 1860 году въ видѣ бланковыхъ вѣдомостей, на которыхъ порты должны были доставлять Департаменту три раза въ годъ, свѣдѣнія о кораблестроительныхъ средствахъ каждаго порта.

«Такимъ образомъ всѣ неполноты ея были повѣрены опытомъ, и теперь она окончательно пересматривается вмѣстѣ съ номенклатурою лѣсовъ, составленіе которой замедлилось, по поводу вопроса о классификаціи лѣса по категоріямъ, который разрѣшенъ окончательно только въ началѣ прошлаго года, какъ объяснено въ отдѣлѣ V сего отчета. А между тѣмъ: испробованы форма смѣты на постройку судовъ и рабочіе листы постройки, и окончены особые раздѣлы матеріальнаго счетоводства: *объ общихъ постановленіяхъ, о счетоводствѣ магазиновъ въ главныхъ портахъ, о счетоводствѣ работъ въ главныхъ портахъ и о счетоводствѣ отдѣльныхъ заводовъ*, и я надѣюсь представить свой трудъ на усмотрѣніе начальства въ непродолжительномъ времени.»

25) Изъ остальныхъ, предстоящихъ по кораблестроительной части, надобностей, слѣдуетъ упомянуть: 1) о работахъ, по устройству С.-Петербургскихъ адмиралтействъ; 2) о подготовленіи адмиралтейскихъ мастеровъ изъ соотечественниковъ; 3) о возможномъ со стороны Морскаго вѣдомства содѣйствіи къ развитію частной заводской промышленности, въ видахъ той пользы, какую это вѣдомство можетъ имѣть отъ удовлетворительнаго состоянія частныхъ механическихъ и другихъ заводовъ; и 4) о сооруженіи необходимыхъ устройствъ и приспособленій для постройки желѣзныхъ окованныхъ судовъ и о самой постройкѣ этихъ судовъ.

1) По С.-Петербургскимъ Адмиралтействамъ предстоятъ слѣдующія работы:

Обнесеніе *адмиралтействъ* сплошными желѣзными оградами,

а *элинговъ* — сплошными стѣнами, о чемъ заявлено уже въ отчетѣ Департамента за 1860 годъ, на стр. 269 и 272.

Осмотръ и очистка рельсоваго пути и спусковаго фундамента Мортонова элинга, а въ случаѣ надобности, и исправленіе самаго фундамента.

Очистка адмиралтейскихъ каналовъ и устройство, вмѣсто имѣемыхъ на нихъ глухихъ мостовъ, *разводныхъ* или *подъемныхъ*, для свободнаго прохода судовъ съ грузами.

Углубленіе береговъ около адмиралтейскихъ набережныхъ, дабы суда съ грузомъ могли подходить вплоть къ берегу.

Мѣры, которыя Департаментомъ были приняты съ своей стороны къ скорѣйшему исполненію первой изъ этихъ работъ, а именно: огражденію адмиралтействъ, въ чемъ настоитъ крайняя надобность, состояли, какъ сказано въ отчетѣ за 1860 г., въ пріобрѣтеніи чертежей желѣзныхъ оградъ, въ томъ предположеніи, что казенные горные заводы не затрудняются принять на себя изготовленіе этихъ оградъ.

Чертежи же переданы были Начальнику Олонецкихъ заводовъ, которымъ данъ былъ нарядъ на сооруженіе для Морскаго вѣдомства желѣзнаго лѣснаго сарая, т. е. работы тождественной съ изготовленіемъ сплошныхъ желѣзныхъ оградъ; но заводы не могли приступить къ этимъ работамъ, по причинамъ упомянутымъ въ V отдѣлѣ настоящаго отчета, въ статьѣ о лѣсныхъ сараяхъ.

За тѣмъ, какъ о необходимости оградить здѣшнія адмиралтейства заборами, такъ и о прочихъ вышеупомянутыхъ строительныхъ работахъ было сообщено, по принадлежности, Строительному Управленію; но онѣ не могутъ быть исполнены въ 1862 году потому, что необходимыя для этого суммы, хотя и были внесены въ смѣту Строительнаго Управленія на 1862 г., но въ послѣдствіи исключены изъ оной, по случаю сокращенія смѣтныхъ требованій на этотъ годъ. Поэтому, при составленіи смѣтныхъ соображеній на 1863 годъ, предполагается вновь ходатайствовать объ ассигнованіи суммъ на производство упомянутыхъ работъ. Углубленіе же береговъ и очистка адмиралтейскихъ каналовъ будутъ произведены посредствомъ паровой землечерпательной машины, на заказъ которой, послѣдовало уже согласіе Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала.

2) Относительно подготовленія для адмиралтействъ и заводовъ *мастеровъ*, изъ соотечественниковъ, о чемъ упомянуто въ отчетѣ Департамента за 1860 г., на стр. 273, въ 1861 году послѣдовало *два приказанія* г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

Первымъ—предложено Департаменту: во 1-хъ, избрать нѣкоторое число молодыхъ людей, изъ числа молодыхъ офицеровъ и кондукторовъ Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ и Инженеръ-Механиковъ, а также изъ адмиралтейскихъ учениковъ, для отправленія этихъ лицъ за границу, съ цѣлію изученія ими избранныхъ мастерствъ; и, во 2-хъ, представить соображеніе о стоимости содержанія этихъ молодыхъ людей за границею, а равно и проэкты инструкцій, которыми они должны быть снабжены.

По полученіи мнѣній по сему предмету отъ разныхъ лицъ, или знакомыхъ съ этимъ дѣломъ по своей специальности, какъ напримѣръ: Начальника Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ, Инспектора Инженернаго и Артиллерійскаго Училища, судостроителей, или заинтересованныхъ въ той пользѣ, которую можно ожидать отъ настоящей мѣры, какъ-то: Капитановъ надъ портами, и по соображеніи этихъ мнѣній съ отзывами нашихъ заграничныхъ агентовъ, на счетъ возможности размѣщенія молодыхъ людей по верфямъ и заводамъ Англіи и Бельгіи,—Кораблестроительный Департаментъ представилъ свои соображенія по настоящему предмету въ докладѣ, отъ 22 Августа 1861 года.

Къ докладу приложенъ былъ *списокъ лицъ*, избранныхъ для отправленія за границу, а также и надлежащія *инструкціи*.

Докладъ этотъ не былъ утвержденъ г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ и возвращенъ въ Департаментъ для представленія новыхъ соображеній по этому предмету, которыя бы вполнѣ соотвѣтствовали настоящей мѣрѣ, а именно: *«образованію первостатейныхъ Русскихъ специалистовъ-руководителей по механическимъ и адмиралтейскимъ мастерствамъ»*.

Требуемыя отъ Департамента соображенія будутъ представлены на усмотрѣніе начальства въ самомъ непродолжительномъ времени.

Вторымъ приказаніемъ г. Управляющаго Министерствомъ—поставлено въ обязанность: стараться имѣть при каждомъ ино-

странномъ мастерѣ, изъ числа находящихся въ адмиралтейскихъ и заводскихъ мастерскихъ Морскаго вѣдомства, *помощника* изъ *Русскихъ подданныхъ*, съ тѣмъ, чтобы эти помощники могли впослѣдствіи занять мѣста мастеровъ.

Въ исполненіе сего въ С.-Петербургскомъ портѣ приглашены къ занятію должностей помощниковъ мастеровъ *Инженеръ-Технологи: Никитинъ, Зеленщиковъ* и *Гвоздевъ*, которые избрали слѣдующія мастерства: первый *котельное;* вторый *конопатное*, а третій *слесарно-кузнечное*.

Вообще Департаментъ того убѣжденія, что С.-Петербургскій Технологическій Институтъ можетъ быть ближайшимъ помощникомъ Морскаго вѣдомства въ дѣлѣ замѣщенія должностей адмиралтейскихъ и заводскихъ мастеровъ людьми, получившими соотвѣтствующее современнымъ требованіямъ какъ *общее*, такъ *и спеціальное* образованіе.

Причины, на коихъ основано таковое убѣжденіе Департамента, изложены въ его соображеніяхъ по первому изъ двухъ вышеупомянутыхъ приказаній, относительно мѣръ, къ подготовленію мастеровъ изъ соотечественниковъ.

3) Изъ I и V отдѣловъ настоящаго отчета видно, что, при каждомъ предпріятіи, предстоявшемъ къ выполненію по кораблестроительной части, прежде всего обращались къ соображеніямъ о возможности предоставить выполненіе предпріятія Русскому заводчику или промышленнику, и не рѣдко предпріятія утверждались за ними, не смотря на то, что ихъ цѣны были выше цѣнъ, по коимъ предпріятія могли быть выполнены иностранцами.

Для примѣра, достаточно указать: на предоставленіе заводчику Берду сооруженія механизма для фрегата «Петропавловскъ», и отдачу изготовленія цѣпныхъ канатовъ заводчику Бенкендорфу.

Содѣйствуя, такимъ образомъ, успѣху отечественной промышленности, предоставленіемъ оной работъ и возможности сбывать свои произведенія, кораблестроительная часть имѣетъ возможность распространять между представителями механической промышленности также свѣдѣнія о различныхъ по этой промышленности усовершенствованіяхъ. Такъ, напримѣръ, извѣстно, что большая часть частныхъ русскихъ механическихъ заводовъ, разсѣянныхъ по всей Имперіи, имѣютъ еще перво-

начальныя, самыя несовершенныя, вспомогательныя средства, или работаютъ на станкахъ собственнаго изобрѣтенія, далеко не соотвѣтствующихъ современнымъ требованіямъ заводскаго производства, а потому нуждаются въ обновленіи своихъ механическихъ устройствъ и приспособленій.

Между тѣмъ на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ и, въ особенности, на Кронштадтскомъ пароходномъ заводахъ имѣются почти всѣ современныя механическіе станки и приспособленія, по важнѣйшимъ въ механическо-заводскомъ дѣлѣ мастерствамъ, которые упрощаютъ, улучшаютъ и удешевляютъ производство.

Многіе изъ этихъ станковъ могутъ быть сдѣланы на тѣхъ самыхъ заводахъ, которые въ нихъ нуждаются, и это обстоятельство даетъ поводъ предполагать что изданіемъ альбома чертежей механическихъ устройствъ, станковъ и приспособленій, имѣемыхъ на двухъ упомянутыхъ заводахъ Морскаго вѣдомства и разсылкою сего альбома на частные литейно-механическіе заводы, будетъ оказана новая услуга отечественной механической промышленности.

О приведеніи сего предположенія въ исполненіе, Департаментъ вошелъ съ ходатайствомъ къ г. Управляющему Морскимъ Министерствомъ.

4) Въ своемъ отчетѣ за 1860 годъ, на страницѣ 275, Кораблестроительный Департаментъ изложилъ тѣ мѣры, которыя, по его мнѣнію, необходимо было принять на первый разъ относительно постройки въ Россіи желѣзныхъ броненосныхъ судовъ.

Въ 1861 году сдѣланъ первый опытъ постройки этихъ судовъ у насъ, постройкою на заводѣ Карра и Макферзена, какъ объяснено въ I отдѣлѣ настоящаго отчета, небольшой канонирской броненосной лодки «Опытъ».

Не придавая большаго значенія этой работѣ, нельзя упустить изъ виду, что она дала возможность мастеровымъ означеннаго завода, въ программу котораго входитъ постройка желѣзныхъ судовъ, ознакомиться съ условіями, кои требуются при постройкѣ *военныхъ желѣзныхъ судовъ*, и съ работами по прикрѣпленію брони. Ижорскіе же Адмиралтейскіе заводы и Кронштадтскій пароходный заводъ испробовали свои средства надъ изготовленіемъ самой брони.

Но на этомъ конечно не могли остановиться усилія Морскаго вѣдомства въ изысканіи способовъ, которые должны служить къ водворенію въ Россіи постройки желѣзныхъ окованныхъ судовъ.

Въ настоящее время, съ Высочайшаго разрѣшенія, идутъ переговоры съ строителемъ желѣзныхъ судовъ въ Ньюкастлѣ г. Митчелемъ о постройкѣ имъ здѣсь, въ С.-Петербургѣ, точно такой же желѣзной окованной плавучей баттареи, какая заказана нашимъ Правительствомъ въ Англіи, Обществу Темзенскаго Кораблестроительнаго завода. Вмѣстѣ съ тѣмъ, на Галерномъ островкѣ предполагается возвести сооруженія и устроить приспособленія, необходимыя для постройки окованныхъ судовъ; а для изготовленія желѣза, потребнаго для постройки этихъ судовъ, является необходимость устроить на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ, согласно съ прежнимъ предположеніемъ, особый *желѣзо-проварочный* и *желѣзо-прокатный заводъ.*

Посему предположено командированному за-границу Начальнику означенныхъ заводовъ, при обозрѣніи имъ заграничныхъ заводовъ, имѣть въ виду устройство Ижорскихъ заводовъ, въ томъ объемѣ и дать имъ тѣ способы, какіе необходимы для производства у насъ постройки окованныхъ желѣзныхъ судовъ собственными средствами.

26) Окончивъ изложеніе своего отчета за 1861 годъ, Кораблестроительный Департаментъ и въ этотъ разъ считаетъ своею обязанностію свидѣтельствовать о существенно-полезной и неутомимой дѣятельности заграничныхъ агентовъ Морскаго вѣдомства: Адъютанта Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, Капитана 1-го ранга Князя *Лобанова-Ростовскаго*, Капитана 2-го ранга *Шварца*, Капитанъ-Лейтенанта *Колокольцова* и Лейтенанта *Ѳедорова.*

Всѣ требованія Кораблестроительнаго Департамента были исполнены ими самымъ основательнымъ образомъ. Сообщаемыя ими разнородныя свѣдѣнія, не смотря на то, что собираніе ихъ требуетъ предварительнаго изученія предмета и сопряжено съ большими затрудненіями, всегда отличаются такою полнотою, которая не оставляетъ ничего болѣе желать. Всякое предпріятіе, заказъ или покупка обусловливаются ими съ знаніемъ дѣла и съ полнымъ соблюденіемъ интересовъ казны. От-

четность въ расходуемыхъ ими весьма значительныхъ суммахъ представляется ими своевременно и вполнѣ удовлетворительно.

Нельзя оставить безъ вниманія, что поименованныя лица исполняютъ такимъ успѣшнымъ образомъ свои обязанности, не имѣя помощниковъ даже для переписки бумагъ, и что наибольшая доля труда упадаетъ на Капитана 2-го ранга Шварца и Капитанъ-Лейтенанта Колокольцова, вслѣдствіе того, что къ нимъ, какъ находящимся въ Англіи, преимущественно приходится обращаться за свѣдѣніями и съ заказами по кораблестроительной части.

